QUADERNO DELLA GUERRA. N. 26

64

LA MARINA ITALIANA.

Ammiraglio Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi.
Al comando supremo della flotta.

Vice Ammiraglio Thaon di Revel.
Attuale Capo di Stato Maggiore della Marina.

ITALO ZINGARELLI

LA

MARINA ITALIANA

Con 40 pagine illustrate fuori testo.

MILANO
FRATELLI TREVES, EDITORI
1915.

ALLA MEMORIA DI MIA MADRE.

La buona accoglienza fatta dal pubblico al mio precedente volume sulla Marina in generale mi ha incoraggiato a occuparmi della Marina Italiana con quella maggior diffusione che l'attuale momento può richiedere. Lo scopo degli Editori e mio, è appunto di far conoscere un po' più da vicino la nostra flotta da guerra, accennando alle sue origini, alle sue vicende ed alla sua odierna composizione.

*Mi sono studiato di riscontrare alle migliori fonti le notizie contenute nei capitoli che seguono e ho ricavato i dati tecnici dall'*Annuario del Ministero della Marina *del 1914, completandoli, per quanto mi è stato possibile, sulla scorta delle pubblicazioni più attendibili, quali l'*Annuario della Lega Navale Italiana *(edizione 1915), l'ultimo* Naval Annual *(edizione 1914) e gli ultimi bollettini ufficiali, pubblicati mesi addietro, sulle navi della Regia Marina.*

Ho soppresso, date anche le vigenti disposizioni sulla stampa, tutti i particolari di carattere troppo tecnico che mi sono apparsi superflui. Trattandosi di dettagli così scientifici da confondere, più che altro, non di rado, la mente dei profani, credo che la loro soppressione non tolga al volume il valore pratico che esso si è prefisso.

Maggio 1915.

I. Z.

LA MARINA ITALIANA

Origini della flotta italiana.

Nel 1860, quando l'unità italiana andava diventando un fatto compiuto per gli sforzi concordi di tutto il popolo della penisola, sino allora diviso, per la volontà di Vittorio Emanuele II e per il genio sagace del Conte di Cavour, da quattro marine italiche nacque la marina da guerra italiana.

Camillo Benso di Cavour ne è stato l'anima creatrice: ne sollecitò la formazione, la vide nascere, tentò di fonderla indissolubilmente unendo gli animi degli equipaggi e degli ufficiali, che non dovevano esser più sardi o toscani, napoletani o siculi, ma italiani. In quest'ultimo còmpito non gli fu dato di raggiungere la mèta: morì prima di scorgerla. Ma la morte pietosa gli risparmiò il dolore da molti altri provato per la disgraziata campagna del 1866.

La marina sarda diede alla flotta italiana 38 navi, le migliori, e quella napoletana 33, superiori alle prime per tonnellaggio e potenza di macchine. Il nucleo della nuova flotta fu in realtà formato da queste due marine, le quali diedero anche i quattro quinti degli ufficiali di vascello. La marina toscana diede 9 navi di scarso valore; altre 2 della marina romana erano state trovate nel porto di Ancona. In complesso la flotta nascente venne a risultare costituita da 97 unità — comprese quelle ancora in costruzione — di cui 2 corazzate (*Formidabile* e *Terribile*, commissionate in Francia per volere di Cavour alla «Società delle Forge e Cantieri del Mediterraneo» nel giugno 1860), 30 navi ad elica, 41 a ruota e 24 a vela. Lo spostamento complessivo era di 112 726 tonnellate, l'armamento di 1146 cannoni, la forza motrice nominale di 17 000 cavalli-vapore, il valore di tutta la squadra di circa 85 milioni di lire. I più potenti cannoni che a quel tempo si trovassero sulle nostre navi erano del calibro di 200 mm., di un peso di circa 5 tonnellate e di una lunghezza di 3 metri.

Le uniche corazzate in costruzione, la *Formidabile* e la *Terribile*, spostavano 2700 tonnellate, erano protette da corazze in ferro di 11 centimetri e potevano raggiungere una velocità non superiore agli 11 nodi, che veniva loro impressa da macchine della po-

tenza di 400 cavalli. L'armamento consisteva in 4 cannoni da 204 mm. ed in 16 da 160, tutti in batteria. La nave di maggior spostamento era il vascello ad elica *Re Galantuomo* (ex *Monarca,* della marina napoletana) di circa 3800 tonnellate. Il *Re Galantuomo* filava non più di 7 miglia all'ora ed aveva delle macchine di una potenza di 450 cavalli. Valeva quasi 3 milioni.

Le navi in costruzione in Italia erano le fregate ad elica *Farnese* e *Gaeta* e la corvetta ad elica *Etna,* nel cantiere di Castellamare, della marina napoletana; le due fregate ad elica *Principe Umberto* e *Principe di Carignano* e la corvetta ad elica *Principessa Clotilde,* nel cantiere della Foce (Genova), della marina sarda. Aboliti i Ministeri della marina di Napoli e di Palermo, con Regio decreto 10 gennaio 1860, veniva in pari tempo creato il Ministero della marina del Regno d'Italia, il cui portafoglio fu affidato a Cavour.

Decreti e leggi avevano dato alla nuova marina l'unità materiale, ma mancava ancora, e mancò per lungo tempo, quella morale. Diversa era l'educazione degli ufficiali e degli equipaggi di ciascuna delle marine scomparse e fuse nella nuova, come diverse erano le tradizioni. Per costituire l'esercito sardo, Cavour aveva sciolto il garibaldino ed il borbonico incorporando gli elementi

migliori; ma non potè fare altrettanto per la flotta, giacchè gli ufficiali di quella borbonica erano passati a lui allettati da promozioni e promesse. Così, dovendosi conservare tutti ai loro posti, ne seguì una confusione deplorevole: gli ufficiali sardi pretendevano che ad essi venissero accordate promozioni come ai napoletani ed il Governo era costretto a cedere per dimostrare che trattava gli uni e gli altri con equanimità.[1] Si formavano gli Stati Maggiori con elementi delle due marine, si assegnò un comandante sardo al Dipartimento di Napoli e uno napoletano a quello di Genova, e persino a bordo delle navi vi era equilibrio di poteri e regioni: se il comandante era napoletano, il comandante in seconda era sardo. Viceversa se il comandante era sardo, infallibilmente era napoletano quello in seconda. Gli ufficiali veneti rappresentavano un gruppo troppo ristretto per potersi imporre, benchè fossero eccellenti marinai, provenienti dalla marina austriaca. I toscani erano ancora in minor numero e quelli siciliani provenivano quasi tutti dalla marina mercantile. I frutti di questa discordia di animi non potevano tardare a maturare e furono in gran parte raccolti nella campagna del 1866.

[1] Si ricorda in proposito che il Saint-Bon, nel 1855 sottotenente di vascello, nel 1861 era già capitano di fregata....

★

La marina sarda, intorno alla quale si erano unite tutte le altre, aveva origini remote. Esse risalivano all'epoca in cui Emanuele Filiberto di Savoia aveva mandato una squadra, al comando di Andrea Provana, a combattere contro i Turchi a Lepanto, nella storica giornata del 5 ottobre 1571, in cui Don Giovanni d'Austria assicurò il trionfo delle armi cristiane sugli infedeli. Fino a quando la rivoluzione non diede alla Francia i possedimenti sabaudi, la marina creata da Emanuele Filiberto continuò ad esistere e la sua missione si limitava a proteggere le coste del Regno dagli attacchi dei pirati. Essa rinacque poi, per gli sforzi instancabili dell'ammiraglio De Geneys, con la restaurazione del Reame Sabaudo e l'annessione a questo, nel 1815, della Repubblica di Genova.

Nel 1825 la risorta marina sarda fece il suo debutto. Fra il Regno di Sardegna e la Reggenza di Tripoli era in vigore un accordo per il quale il primo si obbligava a pagare una regalìa di quattromila piastre al Bey tripolino, tutte le volte che fosse stato cambiato il console sardo a Tripoli.[1] All'inizio

[1] E. PRASCA, *La spedizione della R. Marina sarda a Tripoli nel 1825*, Firenze, 1912.

del 1825 il console d'allora, un tal Parodi, ebbe un congedo per motivi di salute e dopo qualche mese il Bey Jussuf, affermando che il Parodi era morto, richiese il pagamento della regalìa. Dopo varî atti di prepotenza, Jussuf arrivò al punto di fare ammainare la bandiera sarda dal Consolato, di sequestrare le navi sarde nel porto e di iniziare contemporaneamente una guerra di corsa. Carlo Felice, benchè a malincuore, ordinò allora che partisse da Genova una divisione navale al comando del capitano di vascello Francesco Sivori. Il successo conseguito da questo veterano delle guerre navali napoleoniche fu il primo della marina sarda; esso doveva precedere di poco meno di un secolo l'affermazione definitiva dell'Italia sulla sponda africana del Mediterraneo. A questa prima spedizione contro Tripoli — è interessante ricordarlo — partecipò anche il conte Carlo Pellion di Persano, col grado di guardiamarina, l'uomo che 41 anni dopo doveva essere il protagonista sfortunato della giornata di Lissa.

Nel 1848 la marina sarda, insieme alla napoletana ed alla pontificia, con una squadra al comando di Giuseppe Albini, un'altra figura che ritroveremo a Lissa, partecipava alle operazioni di guerra nell'Adriatico. La campagna navale del 1848-1849 non fu però molto brillante, dato il ritiro delle navi pon-

tificie e napoletane, e a bordo della squadra sarda si ebbe inoltre una sommossa che costò la galera a parecchi marinai e la perdita del comando all'ammiraglio. Tuttavia è da notare che l'Albini, il quale aveva posto il blocco a Trieste, ebbe ordine di toglierlo dal proprio Governo dopo le proteste della Dieta germanica, a nome della Confederazione a cui il porto apparteneva dal 1818, in virtù del trattato di Vienna. Nè la guerra di Crimea, 1854-1855, nè quella del 1859 offrirono alla marina sarda alcun modo di affermarsi.

Il suo materiale, all'alba del nuovo Regno, non era dotato di pregi eccezionali; ma benchè tutta l'organizzazione della marina fosse ispirata a criterî troppo sorpassati dai tempi, rimanevano eccellenti gli equipaggi, provenienti dalle popolazioni marinare ligure e sarda. Gli ufficiali erano buoni navigatori, ma non molto colti.

La marina napoletana, all'epoca dell'annessione a quella sarda, era superiore a quest'ultima sotto certi punti di vista. Ferdinando II vi aveva dedicato molte cure, tanto che la flotta partenopea era stata la prima ad avere delle navi a vapore, la cui introduzione era allora guardata da moltissimi con vera diffidenza.

Il fondatore della marina da guerra napoletana fu Carlo III dei Borboni, il quale

si vide costretto dalle incursioni barbaresche ad armare delle navi per poter difendere le coste del suo regno. Edoardo Acton, chiamato a Napoli come ministro della Marina e del Commercio dalla fiducia della regina Maria Carolina, diede alla flotta napoletana il maggiore impulso, curando, oltre il materiale, l'istruzione degli ufficiali, inviandone parecchi in Francia ed in Inghilterra a perfezionarsi e riformando la scuola navale. Quando Ferdinando I riebbe il suo Regno dopo la caduta di Murat, la marina era in uno stato discreto, poichè Giuseppe Bonaparte e Murat non l'avevano trascurata. Ferdinando II fece però compiere alla flotta i progressi più sensibili.

Il male della marina partenopea stava negli ufficiali. Tutti gli sforzi di Ferdinando II valsero bensì a migliorare il materiale, ma poco o nulla il re potè o volle fare per gli ufficiali, sia perchè ne diffidava, sia perchè nel corpo di questi, all'epoca della caduta di Murat, s'era verificata una scissione profonda insanabile, giacchè Ferdinando I, per punire coloro che l'avevano tradito, pur senza allontanarli dal corpo, li pospose nei gradi e nelle promozioni agli altri rimastigli fedeli. E i seguaci di Murat, in grandissima parte carbonari, minavano la compagine della flotta.

Nella storia della marina napoletana si tro-

vano azioni che hanno reso gloriosi i nomi di Caracciolo, del De Cosa e del Bausan, il vincitore degli inglesi a Capri nel 1808. Però la campagna nell'Adriatico del 1848 non può certo essere ricordata a titolo di onore. Ferdinando II aveva mandato in quell'anno una squadra composta di ottime navi, per combattere insieme ai sardi ed ai pontifici, come aveva mandato delle truppe verso il Po. La prima guerra d'indipendenza italiana sembrava fosse quasi riuscita a riunire tutti gli animi della penisola. Ma non era che illusione: squadra ed esercito vennero presto richiamati in Patria dal Borbone e le navi partenopee lasciarono gli alleati salutate dalle salve di fischi degli equipaggi sardi ed accolte ad Ancona, dove furono costrette ad approdare, dai dileggi della popolazione. L'unione morale della marina partenopea uscì da questa impresa più scossa che mai: ufficiali e marinai erano in latente acuto contrasto. I primi nutrivano in grandissima parte sentimenti liberali, mentre gli equipaggi, fedeli al Re borbonico, poco o nulla si curavano delle lotte per la libertà ed unione dell'Italia. Tutto questo movimento significava per essi niente altro che deplorevole reazione.

L'unione della marina napoletana alla sarda fu compiuta fra l'agosto e il settembre del 1860. Il conte di Persano, nominato con-

tr'ammiraglio dopo la guerra del 1859, nella primavera del 1860 aveva avuto da Cavour la delicata missione di proteggere la spedizione dei Mille e dopo il successo dell'impresa si era recato a Napoli. Garibaldi era passato in Calabria. Persano doveva tentare di far scoppiare la rivoluzione prima dell'arrivo dell'Eroe dei due mondi nella capitale partenopea, ma non vi riuscì. Tuttavia egli iniziò contemporaneamente delle trattative con un capitano di vascello della marina napoletana, il Vacca — ancora un altro di Lissa — per provocare una defezione in blocco della flotta. Il Vacca, attirato da promesse di promozioni e compensi, era prontissimo da parte sua a passare ai sardi, però non trovò fra i suoi colleghi garanzie sufficienti di riuscita per una ribellione collettiva. Ed allora si cambiò sistema: si cercò di ottenere singolarmente quello che non s'era potuto ottenere in blocco.

Molti storici hanno biasimato le defezioni avvenute nella marina napoletana in quel periodo. Tuttavia non vogliamo credere — ci sia consentita la pietà di Patria — che queste violazioni degli impegni presi di fronte al proprio Re ed al proprio paese siano avvenute solo per il miraggio di compensi di ogni sorta. Lo sdegno risentito dagli ufficiali fedeli ai Borboni è comprensibile e bisogna

anche onestamente ammirarlo; abbelliamo, però, una pagina della storia della nostra marina, dicendo che non per i soli compensi i napoletani aderirono agli inviti del Persano, ma per contribuire anch'essi a quell'unità d'Italia che era un po' negli animi di tutti. E riconosciamo le eccezioni.

L'Anguissola, che comandava la corvetta a ruote *Veloce* — ribattezzata poi col nome di *Tüköry* e ceduta a Garibaldi — fu il primo a cedere la propria nave all'ammiraglio sardo il 9 luglio del 1860. La *Tüköry*, la notte del 21 agosto dello stesso anno, tentò poi un audace colpo a Castellamare, dove si allestiva il *Monarca*, quel grosso vascello il cui nome venne in seguito mutato in quello di *Re Galantuomo* e che, come abbiamo già visto, fu il più grande di cui la marina italiana disponesse agli inizî. Il Vacca, che era stato nominato comandante della nave ancora in allestimento, aveva proposto a Persano di catturarla e aveva garantito che la notte non vi sarebbe andato a dormire nessuno. Mentre quelli della *Tüköry*, al comando di Giuseppe Piola-Caselli, tentavano nell'oscurità di liberare il *Monarca* dagli ormeggi e di prenderlo a rimorchio, a bordo della nave agognata fu dato l'allarme e gli aggressori dovettero salvarsi in fretta e furia, con morti e feriti. Gli uomini che formavano l'equipaggio del *Monarca* ed il loro

comandante in seconda, Guglielmo Acton, ebbero così il merito di essere rimasti fedeli al loro Re. La stima di cui l'Acton fu circondato quando finalmente entrò a far parte della marina italiana non fu minore di quella a cui l'aveva fatto segno Francesco II di Borbone, dopo l'episodio del *Tüköry*.

La marina partenopea era al suo tramonto. Finì la sera del 6 settembre del 1860, in cui l'ultimo Re borbonico abbandonò Napoli con la sua Corte, diretto a Gaeta, a bordo della fregata spagnuola *Colon*. Cavour aveva sentito dire che le navi napoletane avrebbero seguito il loro Re e che questi le avrebbe consegnate all'Austria. Ogni mezzo fu buono per impedire che la cosa avvenisse. Quando fuori delle acque di Napoli il fuggiasco sovrano fece segnalare alle sue navi da guerra di seguirlo, non una obbedì. O non poterono — danneggiate com'erano in seguito all'opera di macchinisti prezzolati — o non vollero.

Tutto quello che in questo periodo non fu bello fu espiato a Lissa. Il sangue lava ogni cosa.

★

Prima di giungere alla infausta campagna del 1866 occorre ricordare brevemente l'impresa di Ancona, nel settembre del 1860, —

con la quale Persano doveva cooperare alla spedizione delle Marche — l'attacco contrò Gaeta, e le vicende della nostra flotta sino alla vigilia della campagna adriatica tristemente celebre.

L'espugnazione di Ancona, benchè criticata da mòlti per il modo in cui venne svolto l'attacco contro la piazzaforte, fu per il Persano il piedistallo di gloria sul quale lo si innalzò nel 1866 per potergli affidare il comando della flotta che doveva battersi contro quella austriaca. Si dice che il Cialdini sia stato allora uno di quelli che si congratularono maggiormente con il Persano per la riuscita dell'impresa, mentre pare che il Cavour abbia detto che l'ammiraglio doveva essere fucilato come vigliacco se non si voleva glorificarlo come eroe. Poco tempo dopo, però, l'espugnatore di Gaeta cambiava radicalmente d'opinione. All'assedio dell'ultima cittadella dei Borboni, nell'ottobre, il Persano aveva iniziato l'azione ripetendo il sistema seguìto nel principio ad Ancona: mandava le navi ad una ad una sotto i forti e se ne stava lontano con la sua. Come il Fanti s'era lagnato ad Ancona, così il Cialdini, a Gaeta, un giorno in cui l'ammiraglio scese a terra, lo accolse in modo violentissimo ordinandogli di ritornare subito a bordo.

Gaeta si arrese il 13 febbraio del 1861,

ma la flotta potè poco vantarsi di aver contribuito a questa vittoria. Le sue azioni rare ed inefficaci non potevano darle questo merito, come nessun merito essa ebbe nella resa della fortezza di Messina il 12 marzo successivo. Infatti il mare grosso impedì alle navi di accostarsi a tiro utile, per iniziare così il fuoco assieme alle forze terrestri, secondo gli ordini dati dal Cialdini.

Creata la flotta d'Italia, il conte di Cavour continuò sempre, finche visse, a dedicarvi gran parte della sua preziosa attività. Come abbiamo già visto, a lui si doveva la commissione ad un cantiere francese delle due prime navi corazzate, e sotto di lui furono anche iniziati gli studii per il grande Arsenale di Stato di Spezia, del progetto del quale fu dato incarico nel 1860 al generale del genio navale Domenico Chiodo.

Durante il periodo in cui il portafoglio della marina venne tenuto dal Menabrea, successo al Cavour, si svolsero le discussioni più accanite sui pregi e i difetti delle navi corazzate. Nino Bixio, fra l'altro, asserì che queste navi « rappresentavano ancora un'incognita per tutti ». Ma bisogna dire che il Menabrea seppe validamente resistere alla corrente sfavorevole che lo avversava su

questo punto nel Parlamento, per quanto egli non fosse nè un marinaio nè un tecnico, cosa rimproveratagli vivamente dal suo successore conte di Persano.

Sotto il Persano le corazzate vennero introdotte nella marina in modo definitivo. Più che l'autorità dell'uomo — già allora alquanto dubbia — valsero a produrre questo risultato le lezioni della guerra di secessione americana, durante la quale nella giornata dell'8 marzo 1862, ad Hampton Road, il *Merrimac,* dei confederati del Sud, ed il *Monitor,* di quelli del Nord, ambedue corazzati, si scambiarono proiettili e proiettili senza che i rispettivi equipaggi fossero colpiti. Questo risultato quasi portentoso veniva a confermare quanto era avvenuto il 17 ottobre del 1855, durante la guerra di Crimea, davanti ai forti russi di Kimburn, che con i loro obici formidabili non riuscirono ad arrecare alcun danno alle batterie corazzate francesi *Tonnante, Dévastation* e *Vague,* che li battevano a soli 1000 metri. Furono i forti, invece, che finirono coll'essere ridotti al silenzio.

Il Persano fu ministro dal 3 marzo all'8 dicembre del 1862. Egli condusse a termine le trattative iniziate dal conte di Cavour nel 1860 con un cantiere di New York per la costruzione delle due corazzate a scafo di legno *Re d'Italia* e *Re di Portogallo* e

nell'agosto presentò anche al Parlamento un progetto di legge per l'allestimento di una flotta di 15 corazzate, oltre gli avvisi e le navi ausiliarie. Inoltre il 7 giugno la Camera aveva già votato la costruzione delle quattro pirocorvette ad elica corazzate *Maria Pia, San Martino, Castelfidardo* e *Ancona*. Di queste le prime due furono commissionate agli stessi cantieri che avevano costruito la *Formidabile* e la *Terribile,* la *Castelfidardo* al cantiere Gouin, a Nantes, e l'*Ancona* al cantiere Armon, a Bordeaux. Come si vede, tutte a stabilimenti francesi.

Le cose della marina andavano intanto avanti in un modo non molto soddisfacente. Si discuteva poco e si discuteva con acrimonia e mancavano bilanci regolari. Le evidenti deficienze finirono così con lo spingere il Parlamento nel 1863 a chiedere una inchiesta, per compiere la quale il Governo nominò una commissione di 15 membri. Ma l'inchiesta deliberata non potè approdare a nulla, per il semplice fatto che essa non fu mai nemmeno iniziata: si fece passare un anno intero a discutere sui poteri che bisognava dare alla Commissione già creata, ed alla fine il Presidente di questa, il Lanza, seccato, finì col dimettersi.

Quattro ministri si erano succeduti al Dicastero della Marina dall'8 dicembre del 1862,

giorno delle dimissioni di Persano, al 24 settembre del 1864, giorno in cui assumeva il portafoglio il Lamarmora. Quest'ultimo non rimase nemmeno tre mesi e tuttavia il suo periodo fu uno dei più critici. Il Governo scarseggiava di mezzi e Quintino Sella propose un'economia di 15 milioni sul bilancio della Marina. Invano Nino Bixio fece rilevare a quale pericolo si esponeva la nostra flotta costringendola a languire nei porti, prive com'erano le nuove navi di attrezzature per le vele, non potendosi consumare carbone in crociere ed esercizi al largo per tiri, manovre, ecc. Il Lamarmora tranquillamente rispose che per esercitare i puntatori delle artiglierie si poteva fare anche a meno di lunghe navigazioni, e che per il resto, oramai, gli equipaggi non avevano più bisogno di navigare come nel passato, dati i nuovi tipi di navi.

I diciotto mesi di Ministero dell'Angioletti non furono meno turbolenti e infecondi. Il nuovo ministro, che assunse il portafoglio il 21 dicembre del 1864, ottenne altri 20 milioni per nuove costruzioni, sebbene non di queste la nostra flotta avesse bisogno. Ma nel 1866, alla vigilia della guerra con l'Austria, mentre era Presidente del Consiglio il Lamarmora, nuove ristrettezze finanziarie imposero nuove economie e si credette opportuno realizzarle falcidiando i bilanci della

Guerra e della Marina, che da più di 300 milioni complessivi furono ridotti a 200.

Dalla costituzione del Regno d'Italia al 1865 erano stati spesi per la Marina circa 309 milioni. Il popolo aveva sopportato tutto, purchè la preparazione per la guerra decisiva fosse stata completa. Il povero popolo rimase presto deluso. I fatti s'incaricarono di ricordargli che le battaglie non si vincono con i soli milioni divorati dai bilanci: ci vuole anche qualche altra cosa che non si compra e che allora ci mancava.

Il 1866: Lissa.

Bisogna accingersi a scrivere della campagna del 1866 e di Lissa con un certo senso di preoccupazione. Il lettore perdoni la franchezza. Sulla guerra navale dell'anno di Custoza esistono ancora molti preconcetti e tante opinioni così radicate, che a voler tentare di mutarle si corre il rischio di apparire di un'audacia impudente. Più che i pregiudizî, è stata l'ignoranza degli avvenimenti che ha contribuito a creare intorno a Lissa un'aureola leggendaria. E pur facendo giustamente assurgere molti ad eroi nazionali, si sono calpestati senza pietà, talvolta a torto, i nomi di altri. Gli italiani sanno due cose soltanto: che a Lissa fummo sconfitti e che la colpa fu tutta del conte Carlo Pellion di Persano.

A Lissa di certo non vincemmo. Si voglia o no onorare del nome di battaglia questo scontro durato tre ore e mezzo ed a cui, purtroppo, le navi della nostra flotta non

parteciparono tutte, bisogna però pur dire che se fu pietosamente ridicolo il telegramma col quale Persano comunicava a Depretis, dopo lo scontro, di essere «rimasto padrone delle acque di Lissa», questa padronanza non rimase al Tegetthoff per una netta decisione delle armi, ma solo perchè le navi italiane pensarono bene di andarsene, lasciandolo tranquillamente in pace. Chi avesse voluto, dopo la battaglia, fare delle supposizioni sul piano che il Persano s'era prefisso, avrebbe potuto ragionare su per giù come segue: «Andare nelle acque di Lissa, perdervi due navi e tornarsene indietro».

La colpa, dice il popolo, fu tutta del Persano. Il popolo sbaglia quando dice «tutta». Persano è passato alla storia come quei tanti comandanti sfortunati che aggiungendo il peso della deficienza personale a quello dell'impreparazione dei mezzi hanno meritato dopo una sconfitta l'oblio o il biasimo. Si potrebbe fare, per esempio, un paragone, fra Persano ed il vinto di Zuscima. Ma c'è una differenza sostanziale. Entrambi furono vittime di una impreparazione colossale: però, mentre al Persano mancava principalmente la forza morale, al Rodjestvensky fece difetto solo quella materiale. Persano (la cui squadra, del resto, lamentava anch'essa deficienze materiali non lievi) andò a battersi contro un nemico più debole che

avrebbe dovuto vincere e fu il nemico, si può dire, che andò da lui. L'ammiraglio russo navigò invece verso il sacrificio senza speranze. La sua anima slava gli aveva imposto la rassegnazione dal giorno in cui le navi dello Zar erano partite da Libau. Anche prima, forse. Non altro bisognava fare che sacrificarsi per la Russia. La squadra fu quasi distrutta. Dopo la sconfitta, il Rodjestvensky, come il Persano, sedette sul banco degli accusati, davanti a un tribunale di guerra. Ma intorno a lui spirava un'aria di compassione: egli era una vittima. Intorno a Persano aveva spirato un'aria di disprezzo: era stato un vile.

Quarant'anni prima di Lissa, il conte Orazio Nelson aveva detto: *Men fight, not ships.* A che vale un'arma potente nelle mani di chi non può o non sa servirsene? È questo il problema di Lissa e a questo quesito dovrebbe ispirarsi il giudizio degli uomini sul conte di Persano, primo ammiraglio di una squadra italiana in guerra: «Non seppe o non potè?».

Al Persano non sono mancati difensori convinti: basterà citare i due più autorevoli: Alessandro Luzio ed Alberto Lumbroso. Secondo il Luzio e, più specialmente, il Lumbroso, i quali possono essere chiamati giudici equanimi più che difensori, non si può giudicare della guerra del 1866 senza discu-

tere in antecedenza delle condizioni della marina a quel tempo e degli avvenimenti a cui Lissa fece seguito. Il loro giudizio non è ispirato dal solo scopo di salvare Persano a tutti i costi, perchè all'uomo vengono addebitate tutte le sue leggerezze e le sue colpe. Noi dobbiamo perciò tenerlo presente con maggiore considerazione degli scritti di chi, posta la vigliaccheria di Persano a tema del proprio lavoro, ha ricamato su questo canovaccio solo per accrescere onta e biasimo intorno al nome del vinto.

La campagna navale del 1866 si svolse in un periodo di vera incertezza per le marine da guerra. La comparsa nelle flotte delle navi a vapore aveva necessariamente sconvolto tutte le regole di strategia e di tattica elaborate attraverso secoli di battaglie su galee e fregate, vascelli a vela e corvette. Gli studiosi di cose militari preparavano la «guerra nuova» imposta da questo fatto di capitale importanza, ma non potevano discutere che nel solo campo teorico. Mancavano le lezioni più efficaci, quelle della guerra vera. Ciò nonostante la marina italiana trascurò deplorevolmente anche lo studio di quanto s'era detto e s'era scritto in proposito e vi fece ricorso solo assai tardi, quando già non si trattava più di esperimentare, ma di applicare. La flotta italiana — su per giù — si trovava nelle condizioni

in cui si trovò cinquant'anni dopo la russa, a cui abbiamo alluso poco fa: andando incontro ai giapponesi, essa doveva tentare di riguadagnare il tempo perduto, compiendo durante la traversata dal Baltico al Mar Giallo tiri d'istruzione per i cannonieri e manovre per divisioni.... In Italia l'errore commesso fu duplice: l'aver trascurato, prima di tutto, lo studio della nuova tattica che la comparsa delle navi corazzate ed a vapore richiedeva, e l'aver senz'altro dichiarato oramai prive di qualsiasi efficienza bellica le navi in legno. Il ministro Angioletti, pochi mesi prima della dichiarazione di guerra contro l'Austria, aveva affermato che alle navi non corazzate non sarebbe rimasto da fare altro, nelle battaglie future, che fuggire o perire senza frutto. Il 20 luglio Tegetthoff s'incaricò di smentirlo. Egli portò all'attacco anche le navi di legno, e mentre le nostre rimanevano oziose spettatrici, l'ammiraglio austriaco volgeva le sorti della giornata in suo favore.

A queste deficienze nella preparazione della nostra flotta — e nel capitolo precedente abbiamo anche accennato alla strana convinzione del Lamarmora che gli equipaggi potessero allenarsi anche senza *sciupare* molto carbone — si aggiungeva l'altra causa di debolezza gravissima, originata dalla discordia degli animi e dal confusionismo in

ogni cosa. Come sempre, la luce — in questo caso la confusione — veniva dall'alto. Era ministro della Marina il Depretis. Il deputato di Stradella di tutto avrebbe potuto intendersi fuorchè di cannoni e di navi; ma con grande disinvoltura, appena ebbe assunto il portafoglio della Marina il 20 giugno, alla vigilia dello scoppio delle ostilità, incominciò a far pompa di una competenza marinara che in realtà nessuno sino a quel giorno gli aveva non diremo conosciuta, ma soltanto sospettata.

Il conte di Persano sapeva perfettamente tutti i punti deboli della flotta che era stata affidata al suo comando. Qualcuno potrebbe in conseguenza osservare che maggior colpa bisognerebbe dunque imputargli. Ci si permetta però di dire che fra gli altri ufficiali c'era poco da scegliere a quei tempi e se Persano, per vanità più che per altro, s'assunse la responsabilità gravissima dell'alto comando dell'armata, tuttavia egli lo fece anche nella speranza che gli si desse tempo di rimediare alla meglio a quanto non si era provveduto nel passato. Il 21 maggio, in una lettera riportata dal Lumbroso,[1] Persano scriveva da Taranto, dove la flotta si allestiva, al ministro Angioletti (che an-

[1] A. Lumbroso: *La battaglia di Lissa nella storia e nella leggenda*, Ediz. « Rivista di Roma », 1910, p. 78.

cora non era stato sostituito dal Depretis): « La flotta non è pronta alla guerra. Ci vorranno almeno tre mesi per ridurvela tollerabilmente ». E l'ammiraglio supplicava caldamente il ministro di aiutarlo. Egli sapeva bene anche dell'inettitudine di molti ufficiali; infatti la sua lettera concludeva dicendo: « In momenti estremi, occorrono mezzi estremi: senza di questi io non posso rispondere che del valore personale, e succederà di noi come delle flotte francesi al tempo della Repubblica e dell'Impero, che affondavano con evviva alla Patria prima ed all'Imperatore dopo; ed intanto l'Inghilterra rimaneva padrona dei mari ». Il 4 luglio, sedici giorni prima della battaglia, scriveva ad un giornalista suo amico, il Pisani, riportando un brano di una lettera di Jervis a Nelson, nella quale il primo si lagnava della tendenza presuntuosa degli ufficiali a discutere sugli ordini ricevuti, e aggiungeva: « A porre rimedio a cotesta nostra cancrena lavoro. Ma è fatica improba con elementi così disparati e mal inclinati alla disciplina. Arriverò ciò non pertanto al mio scopo, perchè la voglia del bene non lascia luogo a scoraggiamento in me ». Ma la voglia del bene non bastò.

Il torto di Persano — come osserva il Luzio[1] — sta nel non aver sentito le sue spalle troppo impari all'immane bisogna, che « onestà e patriottismo gli imponevano di rifiutare ». Egli affermò sempre di non

[1] A. LUZIO, *Persano e Tegetthoff*. Nella « Lettura » del mese di maggio 1905.

aver affatto sollecitato l'alto comando ed arrivò al punto, di fronte ai mille ostacoli, di presentare un giorno le sue dimissioni al principe di Carignano, da cui venne dissuaso. Il colonnello Baumgartner, autore di un interessante studio su Lissa, sospetta che queste dimissioni siano state un mezzo per influire indirettamente sul ministro.[1] In ogni caso, se le deficienze di Persano erano già evidenti, fu grandissima colpa il non aver approfittato di quell'occasione abbastanza favorevole per liberarsene. Al processo dell'ammiraglio, tenutosi davanti al Senato riunito in Alta Corte di giustizia dal 3 al 13 aprile 1867, non errarono il Giacosa ed il Samminiatelli, i due difensori del Persano, sostenendo che quest'ultimo fu vittima dell'impreparazione e dell'imprevidenza che presiedettero a tutta la nostra campagna del 1866, dell'indebita pressione dell'opinione pubblica e dei governanti, che gl'imposero l'azione senza dargliene i mezzi, e della cattiva cooperazione dei comandanti che dimostrarono malvolere, insufficienza e peggio. Tutto questo, s'intende, sempre senza liberarlo della sua parte di errori.

1) E. Baumgartner, *La battaglia di Lissa e le cause dell'insuccesso*. Nella « Rivista d'Italia » del settembre 1911.

★

La campagna nell'Adriatico del 1866 va divisa in due fasi: la prima è quella di preparazione e bisogna anche comprendervi l'apparizione della flotta austriaca al largo di Ancona, nella giornata del 27 giugno; la seconda fase, svoltasi nel mese successivo, comprende l'azione di Lissa. A sua volta questa azione va divisa in altre due fasi, e cioè l'attacco contro l'isola e il tentativo di sbarco dei giorni 18 e 19 luglio e la battaglia del giorno 20.

Persano, partito da Taranto il 21 giugno, giunse ad Ancona la sera del 25 senza essere molestato in alcun modo. Lo stato delle sue 25 navi non era dei più lieti; nelle stive del carbone della *Re d'Italia* e della *Re di Portogallo* vi era un incendio provocato da combustione spontanea e, per giunta, il primo macchinista della *Re di Portogallo* non sapeva far funzionare regolarmente l'apparato motore; la *Carignano,* la *Terribile* e la *Formidabile* si scambiavano artiglierie; l'*Ancona* aveva un guasto alla macchina; i macchinisti francesi del *Principe Umberto* e delle cannoniere *Palestro* e *Varese* avevano abbandonato i loro posti, dicendosi non obbligati a prender parte alla guerra.

La flotta austriaca era concentrata a Fa-

sana, sulla costa istriana, a nord di Pola, al comando del giovane contrammiraglio barone Guglielmo von Tegetthoff. Le navi di cui questi disponeva erano indubbiamente inferiori alle nostre, ma Tegetthoff era animato da tanto entusiasmo che accettò tutto quello che gli diedero, arrivando al punto di servirsi anche di navi mercantili e di blindare undici navi in legno con una strana corazzatura di catene di ferro disposte lungo i fianchi degli scafi.

La sera del 26 giugno, dopo aver tenuto un consiglio di guerra, Tegetthoff salpava da Fasana con 13 navi, per tentare un colpo contro le poche navi della nostra squadra ch'egli riteneva potessero trovarsi in Ancona. Nelle prime ore della mattina del 27, l'avviso italiano *Esploratore* avvistava una squadra sospetta. Il comandante dell'*Esploratore*, Orengo, volendo accertarsi della nazionalità delle navi che si avanzavano, fece rotta verso di esse issando la propria bandiera. L'avviso austriaco *Elisabeth*, che precedeva il grosso della squadra, inalberò la bandiera imperiale e reale, aprendo contemporaneamente il fuoco.

All'*Esploratore*, evidentemente, non rimaneva altro da fare che ritornare indietro in tutta fretta. Così esso prese caccia in direzione di Ancona, rispondendo al fuoco nemico con le sue artiglierie di poppa da 120,

Quando la squadra ch'era all'áncora ebbe visto il segnale: « Il nemico si dirige su Ancona », la confusione prodotta dall'inattesa notizia accrebbe quella già esistente. Mentre la flotta austriaca si arrestava a circa 8 chilometri dalla rada, le nostre navi, dopo una mezz'ora, incominciavano a lasciare gli ormeggi, andando a disporsi in ordine di battaglia sotto la protezione delle artiglierie del forte Conero, a sud della città. Per compiere questa manovra ci vollero due ore. Quando Tegetthoff, alle 8 del mattino, ebbe visto che ad Ancona si trovava concentrata tutta la flotta italiana e non, come egli aveva sperato, solo una parte di essa, pensò bene di ritirarsi e virò di bordo senza che le navi di Persano avessero tirato un solo colpo di cannone.

Al conte di Persano si è fatto gran rimprovero per non aver accettato battaglia nella giornata del 27. A noi sembra che il rimprovero sia male formulato, diremo così, giacchè non di mancata accettazione di una sfida qui si può parlare, ma di un mancato inseguimento da parte della nostra flotta. E di questa colpa del Persano, se tale essa è, non crediamo di poterci affermare giudici. Certo, lo stato deplorevole delle navi non poteva molto incoraggiare un ammiraglio debole e mal secondato come egli era, ma un'azione di risposta della flotta italiana,

se pur non coronata da un brillantissimo successo, sarebbe servita ad evitare la profonda impressione morale prodotta dalla comparsa delle navi austriache, che fu l'unico risultato che lo stesso Tegetthoff ha riconosciuto di aver ottenuto con la sua audace ricognizione.

Nel paese si incominciò a mormorare. Dopo aver dato sino a quel momento libertà quasi assoluta al Persano nel dirigere i movimenti della flotta, il Governo incominciò a far pressioni perchè questa agisse e dasse segno di vita. Il 13 luglio il Ricasoli scriveva al Persano che « entro una settimana la flotta nemica doveva essere distrutta e bisognava occupare l'Istria per non farsi cogliere da un armistizio ed essere costretti a concludere una pace miserevole ». Dal 7 al 13 l'ammiraglio aveva compiuto una infruttuosa crociera nell'Adriatico ed era poscia ritornato ad Ancona. Lamarmora e Depretis aggiungevano pressioni su pressioni. Dal quartier generale di Ferrara, il primo telegrafava il 14 luglio a Persano dicendogli che ove la flotta avesse perdurato nell'inazione, il Ministero si sarebbe visto nella dura necessità di surrogarlo nel comando supremo. Depretis alle pressioni aggiungeva l'esautorazione dell'ammiraglio, confabulando segretamente con i dipendenti di quest'ultimo e accogliendo ogni reclamo. L'impresa di Lissa fu da lui consigliata ed

imposta: egli sosteneva che l'isola si potesse prendere « con una leccata » e che era necessario impadronirsene per avere un pegno nella previsione di trattative di pace, visto che non si poteva tentare nulla contro l'Istria. Però Lissa, a quei tempi, non a torto era stata battezzata la Gibilterra dell'Adriatico.

Così, il 16 di luglio, Persano partì. Il prode Anselmo partì forse con maggiore entusiasmo. Persano andò quasi alla ventura: doveva occupare l'isola senza avere truppe da sbarco, ma doveva farlo perchè Depretis gli aveva detto che le truppe le avrebbe mandate e che un ufficiale di marina doveva saper fare di tutto, anche « dir messa ». Si doveva compiere lo sbarco, ma non si sapeva in quale località effettuarlo: non si possedevano carte. Quando Persano aveva fatto rilevare questa lacuna nella dotazione di bordo, Depretis aveva tranquillamente risposto di acquistarle a qualunque prezzo. Dove, però, non specificava. Forse in qualche bottega galleggiante sull'Adriatico. Per conoscere la posizione delle batterie che difendevano l'ingresso dei porti di San Giorgio, Comisa e Manego, il comandante D'Amico fece un'ardita ricognizione con l'avviso *Messaggero* la mattina del 17 luglio e in seguito a questa si preparò uno schizzo necessariamente inesatto, che venne distribuito ai comandanti delle varie navi.

La sera del 17 Persano divise la sua flotta in cinque gruppi: il primo gruppo, di corazzate, al comando del Vacca, doveva attaccare Porto Comisa; il secondo, di corazzate anch'esso, comandato personalmente dal Persano, doveva attaccare Porto San Giorgio da ponente, mentre il capitano di vascello Riboty, con il terzo gruppo di corazzate, doveva attaccarlo da levante. L'Albini, che comandava le navi in legno, avrebbe tentato di effettuare lo sbarco a Porto Manego, se fosse riuscito a ridurre al silenzio le fortificazioni, oppure a Porto Comisa. Alle cannoniere era riservato il còmpito di tagliare le comunicazioni telegrafiche dell'isola, cosa che però fu fatta solo quando Tegetthoff era stato già informato dell'arrivo della flotta italiana ed aveva risposto preannunziando il suo arrivo e raccomandando di resistere: « Tenete fermo, vengo domani senza fallo ».

Sarebbe troppo lungo descrivere l'azione infruttuosa della giornata del 18 luglio contro i forti di Lissa. Il Vacca non potè bombardare efficacemente Porto Comisa, data la posizione delle batterie nemiche troppo alte. L'Albini, per la stessa ragione e per la morte di due marinai su più di 1500, ritenne prudente rinunciare all'attacco di Porto Manego ed allo sbarco progettato. La sola divisione Persano ridusse al silenzio tutti i forti esterni

di Porto San Giorgio, tranne uno elevatissimo. Nel secondo giorno di bombardamento, il 19, tutte le navi in legno dell'Albini e le cannoniere furono mandate nella piccola baia di porto Carober, per impedire a quella guarnigione di recarsi in aiuto del Porto di San Giorgio, il più importante dell'isola, che sarebbe stato attaccato da tutte le altre navi della flotta.

La giornata del 19 luglio è rimasta storica per l'episodio della *Formidabile*, comandata da Simone Pacoret di Saint-Bon, l'uomo a cui la morte « passò rombando sul capo innanzi al Forte di San Giorgio ». Simone Pacoret di Saint-Bon era stato due anni prima, in forma altrettanto inesplicabile quanto violenta, fatto segno ad attacchi da parte del giornale *Il Diritto*, e nonostante pressioni d'ogni genere, anche dall'alto, s'era rifiutato di battersi col direttore del periodico, un certo Civinini. Da allora l'avevano accusato di non volersi troppo esporre. La mattina del 19 egli volle distruggere questa fama. Con temeraria audacia penetrò nel porto di San Giorgio, facendo arrestare la *Formidabile* a circa 300 metri dall'Opera Madonna che si ergeva in fondo al porto stesso, e fatta filare l'àncora, manovrò in modo da presentare al nemico costantemente la prua, offrendogli il fianco solo nel fuoco di bordata. Mentre il Saint-Bon si esponeva al

fuoco diretto degli 8 cannoni della batteria Madonna e di quelle laterali, l'*Affondatore* — la nave celebre che era arrivata proprio nella mattina da Londra — dall'ingresso del porto faceva un fuoco indiretto con i suoi cannoni da 266.7.

Ma il nemico non cedeva. Con le sue tre corazzate, il Vacca entrò allora anch'egli nel porto, riuscendo a far tacere una batteria laterale. L'angusto specchio d'acqua nel quale si manovrava non permise però al Vacca di battere anche l'Opera Madonna, ch'era coperta dalla stessa *Formidabile,* ed egli dovette ritirarsi. Il Saint-Bon si trovò quindi nuovamente in condizioni assai critiche, aggravate da una sommossa a bordo per la quale gli ufficiali furono costretti a sguainare le sciabole per costringere i marinai a rimanere ai loro posti. Così all'eroico comandante non rimaneva che ripetere a sè stesso la domanda posta dall'autore immortale di *Ça ira* in bocca ai profughi di Longwy, i fuggitivi della resa oscura, davanti all'Assemblea: « Che più far si potea? ». Morire. Il Saint-Bon s'assunse invece la responsabilità « di conservare la corazzata al paese » ed uscì dal porto per andare a riferire all'ammiraglio. A che cosa, del resto, la sua permanenza in quel punto pericoloso avrebbe ancora potuto servire? Circa 70 uomini su 356 erano fuori combattimento e la nave era al-

quanto danneggiata. Sarebbe stato stupido sacrificarsi senza uno scopo. Il Saint-Bon era rimasto imperterrito sul ponte di comando. Si dice che rivolto a due suoi ufficiali egli abbia esclamato: « Vorrei vedere che figura farebbe qui con me quel signor Civinini del *Diritto* ». Quando il fuoco di fucileria divenne più intenso invitò gli ufficiali ad entrare nella torre corazzata, raggiungendoli poco dopo: « Ci pigliano come fringuelli, disse; è sciocco rimanere qui come uccelli sul ramo ».

La condotta del Saint-Bon nella giornata del 19 luglio fu superiore ad ogni elogio. La stessa relazione ufficiale austriaca gli ha reso omaggio: « La manovra della *Formidabile* — si legge nel V volume a pag. 54 — fu non meno ardita che pericolosa per la batteria Madonna. Due volte la bandiera della corazzata cadde abbattuta dal fuoco nemico e due volte un'intrepida mano la rimetteva al suo posto. L'intera guarnigione austriaca, spettatrice di quanto avveniva su questa corazzata, non potè trattenersi dal manifestare la sua ammirazione ». Il coraggioso che risalì sugli alberi per issare nuovamente il tricolore fu il marinaio Andrea Benedetti: ricordiamolo reverenti unendo il suo nome a quello del capo cannoniere Francesco Montaldo, che ferito alla guancia ed alla lingua prese il posto dei serventi e continuò a combattere, a quello di Francesco Conteduca, che volle rimanere al suo pezzo dopo che una palla gli aveva mozzato

un braccio,[1] e a quello di Ettore del Santo, primo medico della *Formidabile,* che girava sul ponte sotto il grandinare della mitraglia nemica per raccogliere i feriti.

L'audacia temeraria del Saint-Bon nella giornata del 19 è stata offuscata da molti col ricordo della sua inazione nella giornata del 20. È ormai assodato che il Saint-Bon avrebbe dovuto e potuto partecipare alla battaglia. Perchè mai non lo fece? I difensori della sua condotta in quel giorno hanno accampato due motivi: il Vecchj, uno degli storici più autorevoli della campagna navale del 1866 e devoto ammiratore del Saint-Bon, dopo aver affermato che la condotta di quest'ultimo il 20 luglio non è immune da taccia, dice che il comandante della *Formidabile* odiava il Persano ed il capo di Stato Maggiore di quest'ultimo, il D'Amico, come sapeva odiare lui, cioè intensamente. Un tale odio, per quanto profondo, non sarebbe tuttavia una giustificazione onorevole per un uomo come il Saint-Bon. Il Lumbroso, nell'opera citata,[2] attribuisce invece l'astensione del Saint-Bon dalla battaglia del 20 « non ai portelli rotti, non alle avarie[3] (del resto ri-

[1] Fu decorato della medaglia d'oro al valor militare, come il Saint-Bon.

[2] Pag. 126.

[3] Sulla gravità dei danni riportati dalla *Formidabile* nella giornata del 19 non tutti concordano; il Gallizioli (*Cronistoria del Naviglio nazionale da guerra,* Roma, 1907, pag. 204)

parate durante la notte dal 19 al 20) non all'ingombrante presenza dei feriti (trasportati in realtà sulla nave ospedale dopo il combattimento del 19) ma alla paura, nel comandante della nave, che l'equipaggio, già ammutinatosi il 19, si rifiutasse il 20 ad una nuova strage ».

Comunque, degli attacchi contro i forti di Lissa il 18 e il 19 luglio l'azione del Saint-Bon e della *Formidabile* non fu che un episodio. In sostanza, purtroppo, l'isola non venne presa. Non si era avuto altro risultato che quello di danneggiare alcune navi e di fare accorrere Tegetthoff con la sua squadra da Pola. Gli equipaggi erano stanchi per gli infruttuosi tentativi di sbarco e gli ufficiali demoralizzati. Quando Guglielmo Acton, comandante della *Principe Umberto,* seppe che lo sbarco non era avvenuto perchè gli austriaci avevano fatto resistenza, non seppe trattenersi dall'esclamare rivolgendosi al Vecchj che era imbarcato sulla stessa nave: « Che aspettavano? che offrissero un gelato? » Ed un ufficiale che aveva partecipato ai tentativi, il Colonna, commentava più amaramente: « Ci hanno tirato quattro schioppettate, non più di quattro, e ce ne siamo andati! »

La notte dal 19 al 20 fu tempestosissima. Il

scrive: « La nave faceva acqua in varii punti; tutto ciò che non era stato protetto dalle corazze fu danneggiato; i trincarini di coperta infranti e le grue delle àncore rotte, lacerato il fumaiuolo, gli alberi perforati e non più sostenuti dal sartiame e le lance stesse erano andate in pezzi »

preludio della battaglia fu di venti sibilanti e di rovesci di pioggia. Il tempo parlava prima del cannone. Sulle navi dove non brillava alcun lume i marinai tentavano di riposare, armati, ai loro posti di combattimento. Gli ufficiali, anch'essi, avevano avuto l'ordine di rimanere vestiti.... Si narra che il Principe di Condé, alla vigilia della battaglia di Rocroi, dormì tutta la notte.... Il conte di Persano, alla vigilia di Lissa, non potè imitare Luigi II, il Gran Condé, il vincitore di Rocroi, di Friburgo e Nordlingen. Egli pensava al nemico il cui arrivo era imminente, al tempo minaccioso, alle navi senza carbone. Chi gli consigliava di andare ad Ancona a rifornirsi e poi di ritornare, chi di andare a Città Vecchia, nella vicina isola di Lesina, ad aspettarvi Tegetthoff, l'uomo che aveva giurato — come il Depretis s'era affrettato a telegrafare a Persano per infondergli coraggio — di prendere l'ammiraglio italiano vivo o morto.

All'alba del 20 il tempo era più triste e nebbioso che mai. L'avviso *Esploratore*, quello stesso che il 22 giugno aveva segnalate le tredici navi austriache al largo di Ancona, alle 5 e 30 avvistava la flotta austriaca al completo, a una ventina di miglia a nord di Lissa. E la nave ritornò indietro a tutto vapore issando a riva l'atteso segnale: « Navi sospette in direzione di ponente-maestro »

(ovest-nord-ovest). La nostra flotta era dispersa: la *Varese* e la *Terribile* erano a Comisa; la *Re di Portogallo*, del Riboty, e la *Castelfidardo*, del Cacace, riparavano avarie di macchina; la squadra del Vacca era a mezzogiorno di Porto San Giorgio, davanti al cui ingresso si trovavano le altre corazzate, mentre le navi in legno dell'Albini con le cannoniere del Sandri incrociavano nelle adiacenze del porto di Carober, punto scelto la sera precedente dall'ammiraglio per effettuare il nuovo tentativo di sbarco. Persano ordinò la formazione delle corazzate in linea di fronte e mentre mandava a chiamare a Comisa la *Varese* e la *Terribile*, dava ordine all'Albini di sospendere lo sbarco, disponendosi dietro le corazzate con le sue navi in legno, alla distanza prescritta di 3000 metri.

Il mare si andava calmando. La squadra di Tegetthoff avanzava compatta in linea frontale, disposta ad angolo su tre file. Il vertice dell'angolo era rappresentato dall'ammiraglia *Ferdinand Max*, sulla quale si trovava Tegetthoff. Altre navi della prima linea erano le corazzate *Habsburg*, *Salamander* e *Kaiser Max*, a babordo della nave ammiraglia, e *Don Juan*, *Drake* e *Prinz Eugen* a tribordo.[1] Le altre due linee erano

[1] A sinistra e a destra rispettivamente.

costituite da 15 navi in legno, di cui alcune molto antiquate, con alla testa il vascello *Kaiser,* comandato dal Petz. Evidentemente Tegetthoff voleva rimediare alla deficienza delle proprie artiglierie attaccando con lo sperone, tattica, del resto, di cui s'era sempre dichiarato fautore.

Persano, che aveva ordinato la formazione in linea di fronte, ordinava poco dopo che le navi si disponessero invece in linea di fila, offrendo così il fianco al nemico. All'inizio della battaglia la disposizione della squadra italiana era la seguente: in testa si trovava la divisione Vacca, formata dalla *Carignano* (ammiraglia), dalla *Castelfidardo* e dall'*Ancona,* nell'ordine indicato; seguiva la divisione Persano, con la *Re d'Italia,* sulla quale era imbarcato l'ammiraglio, in testa, e dietro di essa venivano la *Palestro* e la *San Martino.* La formazione italiana era chiusa dalla *Re di Portogallo* e dalla *Maria Pia,* del Riboty. Le navi in legno dell'Albini avevano avuto l'ordine di impegnarsi solo contro navi non corazzate.

Alle 10 del mattino, una mezz'ora prima che incominciasse il combattimento, Persano abbandonava la nave ammiraglia *Re d'Italia* per trasferirsi a bordo dell'*Affondatore,* che egli aveva disposto dovesse rimanere fuori linea per accorrere dove lo richiedessero le fasi della battaglia. Con lui

passavano sull'*Affondatore* il capo di Stato Maggiore, d'Amico, ed i luogotenenti di vascello Ernesto di Persano, figlio dell'ammiraglio, e Roberto De Luca, suoi aiutanti di bandiera. Perchè mai il Persano abbandonò la *Re d'Italia?* Quando gli fu rivolta questa domanda al Senato, durante il processo, egli rispose ingenuamente: « Lasciai la nave ammiraglia per salire sull'*Affondatore* perchè lo credevo, come lo diceva la voce pubblica, un potente mezzo di guerra ».[1] L'*Affondatore* era un ariete a torri corazzato, armato di 4 cannoni da 30 centimetri, costruito in Inghilterra, del quale s'era parlato come di una nave strapotente che da sola avrebbe dovuto decidere della battaglia in nostro favore. Era arrivata da Napoli il giorno prima senza aver potuto compiere prove sufficienti e si sapeva che manovrava male, nè era dotato della velocità prevista.

Salendo a bordo dell'*Affondatore*, Persano disse al comandante della nave, il Martini, che vi si era recato « per esser certo di poter tirare la prima cannonata ». Molti, però, si rifiutano di interpretare questa dichiarazione nel senso di un vivo desiderio da parte dell'ammiraglio di partecipare atti-

[1] Il Gallizioli (op. cit., pag. 2) dice che Persano aveva avvertito sin dal giorno precedente il comandante dell'*Affondatore* del suo trasbordo su quella nave in caso di uno scontro con la flotta austriaca.

vamente alla mischia e affermano ch'egli cercò invece di mettersi meglio al sicuro sopra una nave più potente. Lasciando da parte le discussioni inutili, notiamo solo come le conseguenze del trasbordo di Persano furono due, e gravissime entrambe, che decisero, a nostro parere, del risultato del combattimento. Anzitutto molte navi non notarono il passaggio dell'ammiraglio a bordo dell'*Affondatore,* nè quest'ultimo aveva nella sua dotazione la bandiera a tre dischi che avrebbe dovuto segnalare la presenza dell'ammiraglio stesso sulla nave, e dovette invece innalzare l'insegna di vice-ammiraglio, di due dischi soltanto.

In secondo luogo la *Re d'Italia,* per permettere al Persano di scendere nella lancia che doveva trasportarlo a bordo dell'*Affondatore,* aveva dovuto rallentare considerevolmente la sua velocità, mentre la divisione Vacca, che, come si è detto, era in testa, proseguiva la sua rotta senza accorgersi di quanto accadeva dietro. Così nella formazione di fila italiana venne a formarsi un vuoto. La *Re d'Italia,* quando finalmente Persano fu sceso nella lancia, tentò di riguadagnare la distanza perduta. Però questa seconda manovra fu ancora più disastrosa della prima: da una parte la *Re d'Italia* non riuscì a raggiungere la divisione Vacca, e dall'altra venne ad isolarsi completamente

dal resto della formazione, perchè la *Palestro*, che le veniva dietro nell'ordine, era dotata di una velocità inferiore, per cui ben presto fu distanziata a sua volta in modo rilevante. La *Re d'Italia,* rimasta sola ed esposta al nemico, ne rimaneva vittima poco dopo.

La battaglia era cominciata alle 10,45 con un colpo di cannone tirato dalla *Carignano*, la nave ammiraglia del Vacca. Sul principio gli austriaci risposero poco. Essi manovravano e correvano dritto addosso alla *Re d'Italia,* che per colmo di sventura s'era anche arrestata, giacchè le prime cannonate austriache avevano danneggiato gravemente il timone. La *Ferdinand Max,* comandata dal Tegetthoff in persona che stava in piedi sul ponte di comando, avanzò a tutto vapore contro la disgraziata nave di Faà di Bruno. I suoi portelli erano chiusi, gli uomini stesi sulla coperta per non essere lanciati in acqua dall'urto. Il cozzo fu violentissimo. Lo sperone della *Ferdinand Max* penetrò per due metri nelle opere vive della nave e fece una breccia di più di 12 metri quadrati. La *Re d'Italia* s'inclinò prima a tribordo e poi a babordo, incominciando ad affondare con rapidità vertiginosa. Il ponte era una bolgia. Il sangue si mescolava alle onde, e al frastuono delle cannonate s'univano le grida disperate dei feriti. I cannoni ed i proiettili

di tribordo incominciarono a rotolare sulla coperta della nave, ammazzando, ferendo, distruggendo. Dai boccaporti gli incolumi, senza urli e senza confusione, si buttavano in acqua sperando di potersi salvare a nuoto. In cinque minuti il mare inghiottì tutto. Il vortice attirò uomini e rottami e trascinò i morituri sino al fondo. Di 550 uomini che formavano l'equipaggio della nave ne ritornarono a galla solo 167 e i superstiti, mentre lottavano con le onde, erano bersagliati dai proiettili che cadevano da ogni parte ed erano fatti segno agli insulti dei nemici. [1]) I colpi di fucile tirati da qualche nave austriaca contro i naufraghi della *Re d'Italia* non tornano ad onore dei fortunati vincitori di Lissa. Il tenente di vascello Fleischer, che era imbarcato sulla *Ferdinand Max*, ha asserito, in un suo studio pubblicato dopo la campagna, che il salvataggio fu impedito dalle nostre stesse navi, i cui proiettili cadevano in mezzo ai naufraghi. Il Tegetthoff stesso ha detto invece, nella sua relazione ufficiale, che i tentativi dovettero essere abbandonati essendo necessario volgere l'attenzione alla propria salvezza. Ma Alessandro Luzio ha preferito prestar fede all'affermazione del Fleischer, senza voler tener conto nè delle parole dell'ammiraglio Di Broc-

[1]) Si salvarono 159 marinai ed 8 ufficiali.

chetti, sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno, nè del rapporto fatto dal marchese Enrico Gualterio, uno degli ufficiali superstiti della *Re d'Italia,* a Guglielmo Acton, comandante della *Principe Umberto,* che lo aveva raccolto con altri 150 naufraghi. Il Di Brocchetti disse: « Duole notare come da legali e concordi deposizioni dei naufraghi risulta che essi, in mezzo alle onde durante il combattimento, furono bersaglio alle contumelie di talune navi nemiche, e perfino delle loro artiglierie, dalle quali taluni di quei naufraghi rimase morto ed altri feriti ». E il tenente di vascello Gualterio, la cui fede non può esser messa in dubbio, dichiarò testualmente: « Noi ci trovavamo fra le due squadre che si cannoneggiavano: defilarono vicino a noi le cannoniere nemiche, dalle quali venivano fatti gesti minacciosi colle mani, e una di essa ci fece fuoco addosso ». [1]

La *Re d'Italia* era colata a picco eroicamente: aveva fatto fuoco sino all'ultimo e a bordo della nave investitrice *Ferdinand Max* era rimasto ferito anche l'aiutante di Tegetthoff, barone Minutillo. Poco prima della manovra con la quale l'ammiraglia austriaca riuscì a mandare a fondo la nave che era già stata l'ammiraglia italiana, il va-

[1] Riportato nello studio del maggiore commissario nella R. M. Giuseppe Gonni: *Note sulla guerra adriatica del 1866.* « Rassegna Nazionale », fascicoli del 1.° e del 16 agosto 1914.

scello *Kaiser* aveva cozzato con violenza contro la nostra *Re di Portogallo,* comandata dal Riboty. L'urto, a quanto pare, non avvenne deliberatamente, per iniziativa dell'uno o dell'altro comandante. [1] Il *Kaiser* avanzava avvòlto nel fumo e, se la sua alta alberatura non l'avesse tradito, sarebbe stato impossibile al Riboty di poter mutare a tempo la posizione della propria nave facendole offrire lo sperone al nemico. Così le due navi, che filavano a circa 12 nodi, strisciarono di tribordo ed il busto dell'Imperatore Francesco Giuseppe che ornava la prua del vascello austriaco cadde sul ponte della *Re di Portogallo,* assieme ad un'àncora. Il trofeo è oggi conservato nell'arsenale di Spezia. A sua volta un'àncora della *Re di Portogallo,* di cui rimasero anche distrutte la murata e le imbarcazioni di tribordo, rimaneva conficcata sul *Kaiser.* Tutti i cannoni di coperta della nostra nave fecero un fuoco terribile durante l'abbordaggio e non meno micidiale fu il fuoco di fucileria dei marinai dalle coffe e dei soldati di fanteria di marina dal castello di prora e dal cassetto.

Il *Kaiser* uscì dallo scontro danneggiatissimo: a bordo della vecchia nave in legno l'albero di trinchetto era caduto ed uno dei

[1] A. V. Vecchj, *Memorie di un luogotenente di vascello,* Roma, Voghera, p. 311.

fumaiuoli, anch'esso colpito, aveva provocato un incendio. La nave era già stata in precedenza attaccata dall'*Affondatore,* che con un colpo di terribile effetto le aveva smontato completamente un cannone sul ponte, portato via telegrafo e bussola e messo 6 uomini fuori combattimento. Dopo l'investimento fra il *Kaiser* e la *Re di Portogallo,* l'*Affondatore,* a bordo del quale si trovava il Persano, tentò di nuovo, per tre volte di seguito, di tagliare la ritirata al vascello austriaco che abbandonava la battaglia; ma le bordate del *Kaiser* lo costrinsero a desistere dal tentativo.

Frattanto le sette corazzate austriache che formavano la prima linea della formazione nemica si erano precipitate addosso alle tre navi italiane del secondo gruppo, la *Re d'Italia,* la *Palestro* e la *San Martino,* le quali, come si è visto, erano rimaste isolate dalle altre. Per un quarto d'ora tre navi combatterono contro sette. La fine della *Re d'Italia* è stata già descritta. La cannoniera corazzata *Palestro,* comandata da Alfredo Cappellini, era stata colpita a poppa da una granata scoppiata nel quadrato degli ufficiali. Per colmo di sciagura, in quella parte della nave, che non era corazzata, era stato stabilito un deposito provvisorio di carbone. Un incendio non tardò a manifestarsi. La *Palestro* abbandonò allora il suo posto nella linea di

battaglia e passò sottovento delle altre navi per domare il fuoco a bordo, che minacciava di propagarsi alla Santa Barbara. Presso la nave in fiamme la *Governolo* e l'*Indipendenza* tentavano di prestare aiuto e di raccogliere l'equipaggio. Ma Alfredo Cappellini si rifiutò di abbandonare la *Palestro*. Egli volle combattere con l'incendio sino all'ultimo.

Quando l'*Affondatore* passò vicino alla povera nave destinata oramai al sacrificio, il Cappellini ed il suo equipaggio salutarono i loro compagni gridando: « Viva il Re! Viva l'Italia! ». Tutti gli sforzi furono vani. Vano l'allagamento della Santa Barbara, vane le manovre alle pompe, vane le demolizioni. Si lottò col fuoco circa tre ore. Alle 2 e 45 la *Palestro* saltava in aria. Aveva a bordo 228 uomini fra ufficiali e marinai e non si salvarono che 22 marinai ed il sottotenente di vascello Fabrizio Fabrizi. Per i 222 morti non è necessaria l'aureola della leggenda per accrescere la bellezza del sacrificio. A Livorno, sulla facciata della casa nella quale il 29 dicembre del 1828 era nato l'eroico comandante, una lapide dettata dal Guerrazzi dice che Alfredo Cappellini « nella battaglia di Lissa, capitano della *Palestro*, sdegnoso di sopravvivere alla mancata vittoria, sè e gli annuenti compagni sprofondò nel mare, insegnando come la fortuna ai magnanimi può tôrre il trionfo, non la morte ai prodi ». L'epigrafe è bugiarda; ma non per questo

la figura di Alfredo Cappellini è meno eroica. Egli voleva salvare la sua nave per conservarla all'Italia e per combattere ancora. Il destino non volle e perì con essa. La sua tomba nell'Adriatico amarissimo è quella che sognano gli eroi del mare.

Ma la lista degli eroi di Lissa non comprende che pochi nomi, perchè troppi ne dovrebbe contenere se si dovessero registrare tutti quelli degli umili periti nella battaglia navale del 20. Andrea Benedetti, l'eroe della giornata del 19, ebbe un seguace nel guardiamarina Michele Razzetti, che impedì che la bandiera della *Re d'Italia* cadesse nelle mani del nemico e volle invece che andasse a picco con la corazzata, minacciando anche con la pistola nel pugno chi tentava di ammainarla; Francesco Conteduca, anch'egli, ebbe un seguace nel capo-cannoniere Pollio, un napoletano, che sparò l'ultimo colpo di cannone della *Re d'Italia* agonizzante gridando: «Ancora questo!». E ricordiamo anche Pier Carlo Boggio, il coraggioso professore e deputato che sulla *Re d'Italia* si era imbarcato per essere lo storico della campagna e perì per non aver voluto seguire Persano quando l'ammiraglio passò a bordo dell'*Affondatore*, e ricordiamo infine il povero Faà di Bruno la cui ombra «s'allunga, s'aggrava su l'acque.... s'allunga da Lissa remota a la riva materna» e in-

vano chiede: «sarà dunque eterna la vergogna?... Nessuno risponde, nessuno?». [1]

Il primo colpo di cannone sull'Adriatico possa domani rispondere all'invocazione di Faà di Bruno; possano tutti gli altri che gli terranno dietro essere il concerto magnifico terribile di spaventose salve alla memoria degli eroi scomparsi. La marina d'Italia ha atteso mezzo secolo per rendere l'onore delle armi ai suoi figli caduti per la Patria, ma l'omaggio di domani dovrà essere solenne. L'Italia lo vuole.

E del Faà di Bruno come del Cappellini s'è ugualmente parlato di una morte volontaria: si disse ch'egli si fosse tolta la vita. È falso. Quanta leggenda s'è fatta sorgere e come poco s'è curato di smentirla! S'è detto anche — e l'ha asserito il Guerrini [2] e l'ha confermato il Luzio [3] — che a bordo della *Re d'Italia* si trovasse tutto il fondo di guerra della squadra. Una cifra ingentissima: chi ha detto un milione in oro, chi ha parlato di due e chi di quattro. Invece non vi erano che appena 52 mila lire. Il *Giornale Illustrato* di Firenze del 18 agosto 1866 dice che questa somma esisteva per 12 mila lire

[1] D'ANNUNZIO, *Odi Navali* «A una torpediniera nell'Adriatico». Milano, Treves.

[2] DOMENICO GUERRINI, *Come ci avviammo a Lissa, come arrivammo a Lissa*, Torino, 1908.

[3] A. LUZIO, *Per la storia di Lissa* nel «Corriere della Sera» del 14 luglio 1908.

in numerario e per il resto in carta; il commendatore Andrea Tesci, direttore generale dei servizi amministrativi al Ministero della Marina, faceva una variante nella costituzione della somma, dichiarando alla Commissione d'Inchiesta parlamentare in Firenze, il 31 agosto 1866, che 50 mila lire erano in biglietti e solo 2 mila in rame.[1] Comunque, oro niente. E non è il caso di parlare di tesori che dormono in fondo all'Adriatico. Di tesori pecuniarî, per lo meno...

La battaglia finì verso le 2. Le corazzate italiane e quelle austriache avevano potuto riunirsi, ma Tegetthoff preferì dirigersi con le sue navi verso Lissa, dove s'andò ad ancorare al largo di Porto San Giorgio, e Persano non pensò affatto a ricominciare. Quando l'ammiraglio italiano si diresse verso Ancona per il triste ritorno, Tegetthoff non tentò in alcun modo di inseguirlo. Della flotta austriaca le 7 corazzate e tutte le navi in legno, tranne il *Kaiser* e una cannoniera, erano in grado di battersi. Noi avevamo perduto la *Re d'Italia* e la *Palestro,* ma eravamo stati rinforzati dalla *Varese* e dalla *Terribile,* che finalmente erano sopraggiunte. Potevamo dunque disporre di 9 corazzate e

[1] GONNI, op. cit., p. 14.

di tutte le navi in legno: potevamo benissimo controattaccare e tentare di rifarci. Non fu fatto.

La condotta dell'Albini, che comandava la squadra delle navi non corazzate, non può essere giustificata da nessun motivo, nemmeno dall'ordine impartito dal Persano prima dello scontro: di combattere, cioè, solo contro navi nemiche anch'esse in legno. Infatti, visto che le navi austriache di questa classe si battevano perfettamente come quelle corazzate, non c'era alcun motivo perchè le nostre, che erano anche più potenti, dovessero tenersi lontane. In ogni caso, l'Albini aveva l'obbligo di andare a trovare il nemico e non di aspettare che quest'ultimo si incomodasse a pensare a lui. L'affondamento della *Re d'Italia* non lo commosse nè punto nè poco. Nel suo rapporto ufficiale egli ebbe il coraggio di scrivere: « Alle 11.30 si sommerse la piro-fregata *Re d'Italia*. A questo infausto avvenimento pensai non doversi disturbare per nulla il corso del combattimento ».

Verso le 12.20 Persano aveva segnalato dall'*Affondatore:* « Ogni bastimento che non combatte non è al suo posto; quindi tutti i comandanti devono aver di mira di entrare in azione, se loro non viene altrimenti ordinato ». Implicitamente, con questo ordine Persano veniva a sopprimere l'altro dato in precedenza per le navi in legno. L'Albini assicura di non averlo notato, perchè non s'era accorto del trasbordo dell'ammira-

glio sull'*Affondatore*. Questo può essere stato vero, ma è vero altresì che il guardiamarina Palermo, che aveva comandato la lançia con la quale Persano era passato dalla *Re d'Italia* sull'ariete corazzato, non avendo potuto ritrovare la propria nave, cosa che gli salvò la vita, fu invece raccolto dal *Principe Umberto*, uno dei bastimenti della squadra dell'Albini, dove comunicò la notizia. E non v'ha poi dubbio che il segnale del Persano fu visto dai comandanti delle navi in legno, tanto che alcuni di essi ubbidirono senz'altro: questi furono Guglielmo Acton, che comandava appunto la *Principe Umberto*, ed il Gogola, comandante dell'altra fregata *Governolo*. L'Albini, però, ordinò tassativamente alle due navi di rientrare ai loro posti. [1]

Albini odiava Persano: in nome dell'odio, un odio personale che avrebbe dovuto sparire davanti agli interessi supremi della Nazione, egli ha contribuito a trascinare in quella infausta giornata il nostro tricolore nel fango. La frase non è di chi scrive: è del Leone di Caprera, che definì Lissa una sciagura nazionale, assai più di Custoza. Egli anelava di assistere a un combattimento navale dove l'onta venisse lavata, ma Egli è morto senza sentire questa gioia. Il Magna-

[1] Vecchj, op. cit., p. 292.

nimo ribelle fremerà nella sua tomba quando le cannonate sull'Adriatico scriveranno la pagina nuova della nostra storia, la pagina trionfale della flotta della terza Italia. Con Lui fremerà il Conte di Cavour, il Colbert della nostra marina da guerra: la nave che porta il suo nome è già pronta alla missione. Il suo motto è: *A nessuno secondo*. Quando l'hanno varata a Spezia, tre anni or sono, l'autore di questa modesta pubblicazione l'ha vista sposarsi alle onde del Tirreno mentre le maestranze piangevano di commozione e le sirene delle navi al largo salutavano ululando la nuova venuta. E chi scrive ricorda sempre con lo stesso accento, la stessa commozione, la stessa enfasi, la frase di un ufficiale di marina che salutava la nave grande: «E sopratutto ....ricòrdati di Lissa!». Chi può mai dimenticarla? Nessuno.... L'Italia aspetta.

Dopo Lissa: dal 1866 al 1911.

Le conseguenze di Lissa erano facilmente prevedibili. Il paese era stato disilluso. Aveva speso sino allora con rassegnazione per assicurarsi la vittoria ed invece eravamo stati battuti. « Signori, aveva detto lo stesso Tegetthoff ai suoi ufficiali prima dello scontro sul cui esito non si faceva illusioni, signori, il vostro desiderio d'esser portati al nemico sta per adempiersi; credo che sarà una calda giornata. Se torneremo o no nessuno può dire.... » Ed aveva poi espressa la fiducia di poterne dare agli italiani almeno « altrettante ». Un altro austriaco che prese parte alla battaglia di Lissa ha confessato poi: « Quando vedemmo da lunge la flotta italiana sotto Lissa, andammo avanti come si va al macello, persuasi, tutti, che non uno di noi sarebbe tornato vivo! ».[1]

Ma avevamo perduto. In Italia, sul principio, si seppe il contrario. Si seppe che la

[1] LUMBROSO, op. cit., p. 106.

flotta italiana era « rimasta padrona delle acque del combattimento » e che i danni del nemico erano stati gravi. Però il prudente comunicato della *Stefani*, compilato dal Depretis, aggiungeva che mancavano particolari. Quando « i particolari » giunsero, il ritorno della flotta ad Ancona, avvenuto nel pomeriggio del 21, fu salutato da urla e fischi. L'indignazione in tutto il Regno fu enorme. Di chi la colpa? Questo si voleva sapere. Le accuse, le polemiche e gli sproloquii non l'accertavano. La flotta rimase ad Ancona e Persano non aveva coraggio di scendere a terra, temendo di essere percosso. Una violenta tempesta, il 6 agosto, spingeva contro il molo l'*Affondatore* che tentava di passare dalla rada nel porto per mettersi al sicuro e lo mandava a picco. Ci voleva anche questo! Doveva finire a quel modo la nave terribile che s'era creduto dovesse essere il *deus ex machina* di tutte le battaglie navali? I marchigiani vi composero su un epigramma. I quattro versi dicevano:

> « O passegger che chiudi in petto un core
> piangi il destino dell'*Affondatore*.
> Ei giace qui, dal dispiacere oppresso
> che null'altro affondò se non sè stesso! »

Per mettere a galla la disgraziata nave bastò nell'ottobre successivo l'ingegno del Masdea. Per risollevare gli animi depressi in Italia ci voleva ben altro. Parlare di Ma-

rina? fare qualche cosa per la Marina? difendere la Marina? Chi poteva osar tanto! *Pollice verso.* In alto e in basso, tutti volgevano il pollice all'ingiù. Poi venne il processo Persano: la seconda Lissa. Il Parlamento non voleva sapere di spese. Dopo tutto, poteva avere anche ragione: spendere per il fondo del mare, per i pesci e per le alghe... Era un lusso! Quando Quintino Sella discusse sull'opportunità per l'Italia di possedere una flotta trovò chi gli diede ragione. Napoleone Bonaparte aveva detto che l'Italia doveva essere forte sul mare altrimenti non sarebbe mai stata una grande Potenza. Ma sullo scoglio di Sant'Elena il vinto di Waterloo aveva da anni esalato l'ultimo respiro: le sue parole erano morte con lui.... Era morto anche Cavour, era morto d'Azeglio: chi difendeva la marina nostra? Nessuno.

Pure risorse. Doveva risorgere. Se essa fosse rimasta depressa in eterno avremmo tradito tradizioni secolari, avremmo ciecamente abbandonato il solco aperto innanzi a noi dalle galee della Serenissima che avevano seguìto le rotte delle triremi di Roma.

Al Depretis, il ministro di Lissa, seguirono nel Dicastero della Marina il Biancheri, il Pescetto, il Menabrea ed il Provana, senza che la loro opera avesse modo di distinguersi in maniera speciale. Gli sforzi per la rigenerazione della marina ebbero

inizio col Riboty. Nominato ministro il 6 gennaio del 1868, egli presentava nell'anno successivo, il 16 maggio, un piano organico del materiale della R. Marina, nel quale, in realtà, si teneva maggior conto delle ristrettezze del bilancio che delle vere esigenze marittime del paese. [1] Nel dicembre, senza che il progetto fosse diventato legge, cadeva il Ministero Menabrea e con esso il Riboty che ne faceva parte, ma che ritornava al potere due anni dopo. Guglielmo Acton, che era stato ministro nell'intervallo, aveva dovuto anch'egli sottomettersi alle necessità del momento: il Governo non sosteneva altro che bisognava economizzare essenzialmente sulle spese militari.

Il Riboty riassunse dunque il portafoglio il 31 agosto del 1871. Tre mesi prima, una sua interpellanza al Senato aveva provocato un ordine del giorno sulla necessità di un forte ordinamento della marina. Il 12 dicembre, ministro, egli presentò un altro progetto di piano organico della flotta, inferiore come importanza e numero di navi al precedente, ma che purtroppo subiva la stessa sorte. Si passò per la solita *routine:* il progetto fu presentato alla Camera, la

[1] Cfr. la pregevolisima monografia del maggiore del Genio Navale GUSTAVO BOZZONI: *Marina Militare e costruzioni navali,* pubblicata nel 1911 a cura della R. Accademia dei Lincei, in Roma.

Camera lo rimandò per l'esame ad una sotto-Commissione — che ebbe anche la buona idea di ampliarlo — ma l'organico non ritornò mai più per la discussione dinanzi al Parlamento. Durante il Ministero Riboty, vennero però impostate la *Duilio* e la *Dandolo,* due navi gemelle progettate da Benedetto Brin, allora direttore del Genio Navale, messe in cantiere rispettivamente a Castellammare la prima, nell'agosto del 1872, ed alla Spezia la seconda, nel gennaio del 1873. Le due navi per gran tempo dovevano essere le più belle e le più possenti del mondo. Spostavano più di 11.000 tonnellate, erano lunghe 103 metri, filavano 16 nodi all'ora ed erano armate di 4 cannoni da 450 mm., un calibro che non è stato più riprodotto.

La comparsa di queste due navi sconvolse i criteri seguiti a quel tempo in tutte le marine. Chi poteva mai prevedere che nel 1915 si sarebbero poi costruite navi di più di 30.000 tonnellate e di una velocità quasi doppia di quella della *Dandolo* e della *Duilio?* Molti tecnici ci criticarono aspramente, ma quando le due navi furono pronte, il senatore Bonjean, discutendo nel 1880 il bilancio della Marina degli Stati Uniti, diceva che il solo *Duilio,* della flotta italiana, avrebbe potuto distruggere tutta la flotta degli Stati Uniti, mentre nel 1879 la Commissione del bilancio della marina francese,

parlando della stessa nave, l'aveva definita nella sua relazione « la più forte macchina da guerra che l'arte navale avesse mai creato ». Un critico inglese, un ammiraglio della marina maestra al mondo, Sir Spencer Robinson, a sua volta dichiarò la *Dandolo* e la *Duilio* extrapotenti.

Simone Pacoret di Saint-Bon, l'audace del 19 luglio 1866, successe al Riboty l'11 luglio del 1873. Egli rimase al potere circa tre anni ed a lui si deve la costruzione dell'*Italia* e della *Lepanto,* anch'esse progettate dal Brin secondo i criterî del ministro, che volle due navi più veloci del tipo *Duilio,* dotate di maggiore autonomia e armate più potentemente.

Ma l'uomo a cui spetta maggiormente il merito di aver fatto risorgere nel vero senso della parola la nostra marina è Benedetto Brin, che ne aveva curato con grande amore, prima di essere ministro, lo sviluppo tecnico. Benedetto Brin è stato ministro della marina cinque volte.[1] La prima volta dal marzo del 1876 al marzo del 1878, e presentò allora un progetto diventato legge nel 1876, per il quale si stanziava la somma di 146 000 000 per spese di costruzione e riproduzione del naviglio, da dividersi entro il decennio 1877-1887. Con questo progetto

[1] Vedi elenco ministri della Marina, dal 1860 in poi, in fondo al volume.

la flotta veniva ad essere costituita da 16 navi da guerra di 1.ª classe, 10 di 2.ª, 20 di 3.ª, 14 sussidiarie di 1.ª, 2.ª e 3.ª classe, e 12 di uso locale. Nel marzo del 1878, Brin lasciava il Ministero della Marina e non vi ritornava, tranne un breve periodo di due mesi nel 1878, che sei anni dopo. In questi sei anni egli era stato spettatore delle molte discussioni, a cui talvolta prese anche parte con l'autorità della sua competenza, sui tipi delle nuove navi da impostare. Chi propugnava grandi navi e chi si dichiarava fautore di navi moderate. Si tornò perfino a discutere sui criteri seguiti nella costruzione della *Duilio* e della *Dandolo* e si finì, dato anche il parere favorevole del ministro Acton, col far votare una legge nella quale lo spostamento massimo per le future navi da battaglia era fissato a 10.000 tonnellate. Così, contro il parere di Benedetto Brin che aveva ammonito il Parlamento a non mettersi sopra una via di regresso, si ebbero la *Ruggero di Lauria,* la *Morosini* e la *Doria,* che riproducevano il censurato tipo *Duilio,* senza eliminarne i difetti sostanziali.

Era ancora ministro Ferdinando Acton quando vennero impostate nel 1884 a Castellammare ed a Venezia la *Re Umberto* e la *Sicilia,* nelle quali si curò in modo speciale il sistema difensivo, data la grande potenza dei cannoni a tiro rapido e delle

granate-mine che avevano fatto la loro comparsa, affermandosi e perfezionandosi celermente.

Benedetto Brin era ispettore generale del Genio Navale quando il 30 marzo del 1884 riassumeva il portafoglio della Marina, per rimanervi sino al febbraio del 1891. In questi sette anni di Ministero — un periodo di una lunghezza che sino ad oggi non è stata più uguagliata — Brin otteneva delle variazioni al piano organico da lui proposto nel 1877, che avrebbe dovuto scadere nel 1887, e degli aumenti di fondi, accordatigli il 30 giugno del 1887. Le 10 navi di 2.[a] classe stabilite dal piano del 1877 erano portate a 20; le 20 di 3.[a] a 40 e, fra l'altro, si decideva la costruzione di 190 torpediniere. In aggiunta agli assegni fatti con la legge del 1877, Brin ottenne 85 000 000, di cui 37 erano dedicati a costruzioni navali, 29 all'acquisto di artiglierie e siluri, 9 all'arsenale di Spezia e altrettanti a quello di Taranto, ed 1 milione all'arsenale di Venezia.

La corazzata *Sardegna* era stata impostata nel 1885. Furono intanto studiati i piani della *Emanuele Filiberto* e della *Ammiraglio di Saint-Bon* e vennero costruiti l'incrociatore protetto *Ettore Fieramosca* e quello corazzato *Marco Polo,* 12 incrociatori-torpedinieri (un tipo oggidì quasi scomparso), 5 incrociatori protetti del tipo delle

regioni[1] e 76 torpediniere. Questi sette anni in cui Brin rimase al potere sono stati definiti dal Bozzoni, nella monografia citata, il periodo d'oro della nostra marina, la cui flotta — egli scrive — era allora stimata la seconda del mondo. L'opera del grande ministro mirò anche all'emancipazione dall'industria straniera e sorsero gli stabilimenti di Terni, Pozzuoli e Venezia per la costruzione in Italia delle grosse artiglierie, delle corazze e del materiale per le siluranti, mentre si incoraggiavano le industrie che avevano attinenza in genere con la marina, come, ad esempio, quelle meccaniche.

Il 15 febbraio 1891 il Saint-Bon ritornava al potere e rimaneva a dirigere le cose della nostra marina sino al giorno della sua morte, avvenuta il 26 novembre dell'anno successivo. La sua perdita fu un lutto gravissimo per la marina italiana, che altre doveva pur troppo registrarne negli anni che seguirono. Sotto il Saint-Bon furono costruite la nave che porta il suo nome e la gemella *Emanuele Filiberto* e si prepararono i piani degli incrociatori corazzati tipo *Carlo Alberto* e *Giuseppe Garibaldi,* i quali segnarono l'introduzione nella flotta italiana di questa classe di incrociatori concepiti come piccole navi di battaglia. Autore dei piani del *Ga-*

1) *Lombardia, Puglia,* ecc.

ribaldi fu il tenente generale del Genio Navale Masdea, che aveva anche disegnato i tipi *Vettor Pisani* e *Marco Polo*. La classe *Giuseppe Garibaldi* fu tanto apprezzata anche all'estero, che ne vennero costruiti 7 esemplari per marine straniere, di cui due — il *Kasuga* ed il *Nisshim* —, acquistati dal Giappone, hanno avuto il battesimo del fuoco il 27 maggio del 1905, alla battaglia di Zuscima. [1]

Alla morte di Saint-Bon, Benedetto Brin assumeva interinalmente per 11 giorni il portafoglio della marina, fino a quando non ne fu nominato titolare il vice-ammiraglio Racchia, che lo tenne per un anno. Al Racchia successe il Morin per due anni e mezzo e finalmente ritornava al potere il Brin, il 10 marzo 1896. Però durante tutto il decennio 1890-1900 in sostanza non si fece che svolgere, modificando talvolta, il piano organico preparato ed iniziato da Brin nei sette anni in cui aveva già diretto l'amministrazione della Marina, dal 1884 al 1891. Il 24 maggio del 1898, l'uomo a cui si deve tanta parte della resurrezione della nostra marina — e senza dubbio la parte più perfetta per quanto più difficile — moriva mentre ancora era ministro. L'anno seguente, sotto il

[1] Anche il *Cristobal Colon,* dello stesso tipo, costruito per la Spagna, ha partecipato ad uno scontro, battendosi bravamente contro gli americani a Santiago, il 1.° luglio del 1897.

ministero del vice-ammiraglio Palumbo, il 30 gennaio veniva impostata a Castellammare la *Benedetto Brin,* che era stata ideata personalmente dall'illustre tecnico e ministro defunto e che ancor oggi — assieme all'altra nave gemella *Regina Margherita* — rappresenta un tipo di nave dotato di alta velocità e potenza offensiva considerevole. Però, tenuto conto dei grandi progressi compiuti dalle artiglierie negli ultimi anni, la corazzatura, per quanto estesa, risulta un po' deficiente.

Nell'ultimo decennio che precedette la guerra italo-turca, nella quale la vera flotta italiana doveva avere il suo vero battesimo, le costruzioni navali ebbero un impulso assai notevole, il cui merito principale spetta al vice-ammiraglio Giovanni Bettòlo ed al defunto vice-ammiraglio Carlo Mirabello. Il primo fu ministro tre volte: dal 14 maggio 1899 al 24 giugno 1900, dal 22 aprile al 21 giugno 1903 e dal 12 dicembre 1909 al 1.° aprile 1910. Sotto di lui, nel 1900, furono iniziati gli studi per le 4 navi della divisione volante che ebbero i nomi di *Vittorio Emanuele, Regina Elena, Napoli* e *Roma,* dovute all'allora colonnello del Genio Navale Vittorio Cuniberti. Di questi, come del Masdea, la marina italiana ha pianto troppo presto la perdita. Il Cuniberti fu non solo un tecnico eccellente, ma con la sua mente divinatrice fu anche un precursore. Le marine di tutto

il mondo hanno reso omaggio alle sue opinioni e ancor oggi l'autorità del suo nome serve sovente ad avvalorare delle tesi, in discussioni tecniche di grande importanza.

Le quattro navi furono impostate le prime due nel 1901 e le altre nel 1903, ma rimasero troppo a lungo in costruzione ed in allestimento e non entrarono in isquadra che fra il 1907 ed il 1909.

Nell'intervallo fra i primi due ministeri Bettòlo e dopo il secondo, il portafoglio della Marina fu tenuto nuovamente da Costantino Morin ed a quest'ultimo, dopo un interinato tenuto per poco più di un mese dall'on. Giolitti, succedeva il vice-ammiraglio senatore Carlo Mirabello, l'11 dicembre 1903. Il Mirabello rimase al potere sei anni, sino al 12 dicembre 1909, e questo periodo è il più lungo che si sia avuto dopo il settennato di Brin. Esso merita di essere largamente ricordato non solo per l'eccezionale sviluppo dato alle nostre costruzioni navali, ma anche per la crisi profonda che travagliò la nostra marina. Le critiche e gli attacchi mossi da tempo avevano portato le cose a tal punto che il 27 marzo del 1904 fu nominata una Commissione parlamentare d'inchiesta, di cui non si sa se mettere in maggior rilievo i buoni — che furono i pochi — o i cattivi effetti.

Le ristrettezze finanziarie avevano imposto al Morin di restringere le spese per

a Marina in modo che non eccedessero i 120 milioni nell'esercizio 1900-1901 e 121 milioni nei quattro esercizî successivi. Il Mirabello si trovò dunque a dover lottare con difficoltà di ordine morale gravissime e difficoltà di ordine finanziario, che avevano cagionato rallentamento nelle costruzioni e nell'istruzione del personale e scarsa attività della flotta. Inoltre il Mirabello salì al potere in un periodo di eccezionale importanza, quando cioè nelle marine mondiali si preparava il grande sconvolgimento provocato dalla comparsa della prima *dreadnought* e dagli insegnamenti della guerra russo-giapponese.

Prima ancora d'aspettare le conclusioni della Commissione d'inchiesta, il nuovo ministro si preoccupò di risolvere quello che maggiormente urgeva.[1] Fece una prima selezione del personale, diede un nuovo ordinamento alla formazione della flotta per curare l'allenamento degli equipaggi nel modo più completo e presentò tutto un ardito piano organico del materiale che, divenuto legge il 2 luglio 1905, portava il bilancio della Marina a 125 milioni per l'esercizio 1904-1905, a 126 per quello successivo, a 133 per gli esercizî 1906-1907 e 1907-1908 ed a 134 milioni per gli esercizî susseguenti, sino al 1916-1917. Con questa legge, fra

[1] A. Jaccarino, *La riorganizzazione della marina da guerra*, nella « Rivista d'Italia », fasc. II, 1915.

l'altro, il Mirabello curò l'impianto del silurificio di San Bartolomeo, l'acquisto di siluri, torpedini da blocco e ostruzioni di tipo speciale e la preparazione di nuovi munizionamenti e la trasformazione di quelli esistenti. Però la parte più importante del vasto piano organico era quella che si riferiva alle nuove costruzioni.

In un discorso tenuto alla Camera nel maggio del 1904, l'on. Mirabello aveva fatto rilevare come al naviglio italiano facesse difetto il numero degli incrociatori da 6 a 8 mila tonnellate e mancasse in modo assoluto « quel tipo d'incrociatore corazzato dalle 9 alle 10 mila tonnellate che rappresenta — sono le parole del ministro — un utile compromesso con la costosa e grande nave da battaglia, che può efficacemente con questa entrare in linea, e che sopratutto può fare il servizio di crociera e di esplorazione e accettare, all'occorrenza, il combattimento con grandi incrociatori delle altre marine e anche con le potenti navi di linea». Egli perciò insisteva sulla necessità di una nave da battaglia che, pur essendo relativamente poco costosa, fosse «fortemente protetta e fortemente armata, dotata di un largo raggio d'azione, di alta velocità, di poca pescagione e di buona stabilità di piattaforma, e adatta alle condizioni idrografiche dei nostri bacini strategici ». Fu quindi deciso di costruire senz'altro alcuni incrociatori corazzati di 9-10 mila tonnellate, invece della quinta tipo *Vittorio Emanuele* prevista dal bilancio precedente, ed il tipo di nave a cui aveva accennato l'on. Mirabello venne dise-

gnato dal tenente generale del Genio navale Masdea: il 5 luglio 1905 venne impostato a Castellammare il *San Giorgio* ed il 2 gennaiò 1907, nello stesso cantiere, veniva impostàto il *San Marco*. Altri due incrociatori dello stesso tipo furono costruiti nel cantiere Orlando, a Livorno, e nel cantiere Odero, a Genova, e furono rispettivamente il *Pisa* e l'*Amalfi*. Queste due ultime unità furono costruite adattando ai piani del tipo *San Giorgio* un tipo di incrociatore corazzato che il cantiere Orlando aveva offerto al nostro Governo e che era stato accettato.

L'ingegnere Giuseppe Costa critica aspramente «lo spreco di tanti milioni per la costruzione dei tipi *San Giorgio* e *Pisa*, ottimi tipi per marine di secondo ordine, ma che per essere stati costrutti in quel periodo di tempo in cui sorgevano le *dreadnoughts* diventavano perfettamente inutili per la marina d'Italia». [1] A noi sembra però — nonostante l'osservazione dell'egregio scrittore che ha portato tanto efficace contributo allo studio delle nostre questioni navali e che del resto in un altro suo lavoro ha molto lodato queste unità per i loro «ottimi mezzi offensivi e difensivi» [2] — a noi sembra, dice-

[1] G. COSTA, *Le dreadnoughts del mondo*, p. 228. Torino, Lattes, 1914.

[2] G. COSTA, *La nostra flotta militare*, p. 101. Torino, Lattes, 1913.

vamo, che questo grave appunto di «straordinaria imprevidenza» non possa essere del tutto giustificato, giacchè la prima *dreadnought* inglese, impostata nel 1905, non venne varata e non entrò in isquadra che nel 1906, quando già la *San Giorgio* era da un anno sullo scalo. Ora, riportandoci alle nostre condizioni finanziarie ed alla situazione delle flotte austriaca e francese di quei tempi, si può far rimprovero al Mirabello di non aver subito tentato un tipo di nave che, come tutti i tipi nuovi, venne accolto al suo apparire con grande diffidenza? Certo, i fatti avrebbero poi dato ragione al ministro, come hanno oggi dato ragione, teoricamente, alla tesi dell'ing. Costa; però se al ministro mancò l'audacia, se mancò quella preveggenza che il Saint-Bon aveva definito «l'esaminare dove ci conduce la curva del progresso quando si mette in cantiere una nave e prevedere quali siano le idee che prevarranno al tempo in cui quel bastimento potrà essere varato», mancarono d'altra parte i mezzi. Egli non poteva chiedere troppo e tutto in una volta ad un Parlamento che restituiva a poco a poco la sua fiducia alla marina.

Tuttavia, nel 1906, l'on. Mirabello annunziava alla Camera la costruzione della prima *dreadnought* italiana, la nave potentemente armata con la quale sarebbe stato in modo notevole aumentato d'un tratto il numero

complessivo dei cannoni di grosso calibro della nostra flotta. È qui, se mai, che si può muovere qualche critica all'opera del Mirabello; egli parlò della costruzione di questa potente unità il 14 dicembre 1906 e la *Dante Alighieri* non fu impostata a Castellammare che due anni e mezzo dopo, il 6 giugno 1909.

Con una nuova legge del 27 giugno 1909 il Mirabello ottenne l'approvazione di un secondo programma navale, in virtù del quale il bilancio della Marina per il 1909-1910 era portato a 163 427 000 e venivano stabiliti assegni straordinarî per nuove costruzioni e dotazioni. Furono così votati i fondi per l'esaurimento delle costruzioni navali già autorizzate e per l'inizio delle nuove costruzioni, che comprendevano le « dreadnoughts » *Conte di Cavour, Giulio Cesare* e *Leonardo da Vinci,* disegnate dal Masdea, gli esploratori *Bixio, Marsala* e *Quarto,* 8 cacciatorpediniere, 30 torpediniere-costiere, 10 sommergibili e galleggianti per servizî logistici. Pochi mesi dopo, il 12 dicembre, Carlo Mirabello abbandonava il suo posto per una grave malattia che doveva condurlo alla tomba.

Per poco più di 3 mesi — sino al 1.° aprile 1910 — fu nuovamente ministro della Marina l'on. Bettòlo ed il portafoglio dell'importante dicastero venne quindi assunto dal contrammiraglio Pasquale Leonardi Cattolica, che era stato Capo di Stato Maggiore

delle forze navali del Mediterraneo. L'opera principale del nuovo ministro fu diretta alla soluzione del delicato problema del personale e sembra che proprio questi suoi sforzi abbiano ridestate le polemiche e le discussioni che col Mirabello pareva fossero state messe a tacere. Se infatti diamo uno sguardo all'elenco delle numerose leggi e dei varî provvedimenti presentati dal ministro per il personale, [1] potremo subito vedere quanto sia stata ardua ed estesa l'opera svolta dal Leonardi Cattolica.

Tuttavia il successore di Carlo Mirabello non trascurò nessuno degli altri rami della marina e fra le sue innovazioni va ricordata la nuova costituzione delle forze navali in due squadre, oltre ad una divisione-scuola e ad un ispettorato delle siluranti. Egli fece inoltre votare un aumento degli effettivi degli equipaggi, reso necessario dall'imminente entrata in servizio delle nuove grandi unità, e curò un migliore ordinamento del bilancio. A lui si deve anche l'impostamento delle nuove « dreadnoughts » *Andrea Doria* e *Caio Duilio* e l'inizio degli studî per le nuove *super-dreadnoughts*. Il ritardo nell'allestimento delle prime e nella presentazione dei progetti delle seconde ha procurato critiche fierissime e talvolta nè serene nè obbiettive al-

[1] JACCARINO, op. cit.

l'opera del ministro. Non ci sembra sia questo il posto migliore per discuterne, trattandosi di avvenimenti troppo recenti. Oggi non è più tempo di polemiche: è tempo di agire. Tuttavia, se colpe ebbe il ministro Leonardi Cattolica, come molti continuano ad asserire, non bisogna dimenticare nemmeno per lui le condizioni speciali del tempo in cui egli rimase al potere e principalmente la mancanza di fondi sufficienti, conseguenza inevitabile e diretta della guerra di Libia. La non trascurabile influenza di queste circostanze ha agito anche sull'azione del contrammiraglio Millo — successo al Leonardi Cattolica nel luglio del 1913 — che pure sembrava dovesse compiere mirabilia, essendo salito al potere spinto e sostenuto dalla popolarità che gli proveniva dal *raid* eroico dei Dardanelli, da lui diretto e capitanato.

Questo *raid* che ebbe a protagonista principale un futuro ministro è senza dubbio l'episodio più bello della guerra italo-turca, svoltasi mentre era al governo il Leonardi Cattolica. L'azione della marina italiana nel conflitto con l'Impero della mezzaluna merita però di essere trattata in modo ampio e, per quanto più è possibile, particolareggiato. Riserveremo ad essa il capitolo seguente.

La guerra di Libia.

La guerra di Libia fu imposta da ragioni di equilibrio nel Mediterraneo. Da anni tacevamo dinnanzi agli ingrandimenti altrui. Per un patto silenzioso, Tripolitania e Cirenaica ci erano riservate come compenso, e se la sponda africana del bacino centrale del Mediterraneo non fosse passata nelle nostre mani, noi saremmo rimasti soffocati in quello stesso mare che aveva conosciuto il dominio di Roma e delle repubbliche marinare italiche. La conquista della Libia fu imposta da ragioni politiche più che da altri motivi: l'espansione coloniale, lo sbocco per i nostri emigranti furono buoni pretesti per contribuire a dar forza all'argomento principale.

Verso la fine di settembre del 1911 approdava a Tripoli un piroscafo turco carico di armi e munizioni — il *Derna* — nonostante una dichiarazione dell'Italia nella quale si affermava che noi non avremmo

potuto mai tollerare lo sbarco di armi nei porti libici, dove si mirava ad ostacolare la nostra penetrazione.[1] Il nostro Governo fu allora costretto ad inviare un *ultimatum* al Governo turco, ed essendo scaduto senza alcuna risposta il termine in esso assegnato, alle 14 e 30 del 29 settembre aveva inizio lo stato di guerra fra Turchia e Italia.

Toccò alla flotta incominciare le ostilità. Il 27 settembre, mentre veniva trasmesso l'*ultimatum* alla Turchia, il naviglio silurante al comando del Duca degli Abruzzi, che era imbarcato sulla *Vettor Pisani,*[2] era partito da Taranto per prevenire possibili attacchi del nemico al nostro commercio nell'Jonio, essendosi avuto notizia della presenza di torpediniere turche. Il 29 settembre la squadriglia appariva nelle acque di Prevesa e nelle ore pomeridiane venivano avvistate le due torpediniere turche *Antolia* e *Tocat.* Raggiunte subito da alcune cannonate, le due siluranti tentarono di fuggire, ma i nostri cacciatorpediniere *Artigliere, Zeffiro, Corazziere* ed *Alpino* e la torpediniera *Spica* le affondavano rapidamente, mandando poco

[1] Parte dei dati contenuti in questo capitolo è stata ricavata da un riassunto della guerra di Libia, pubblicato dal capitano di S. M. Eugenio Barbarich, nell'Almanacco Italiano del 1913.

[2] Il naviglio silurante comprendeva 21 cacciatorpediniere, 28 torpediniere d'alto mare e una quindicina di torpediniere di 1ª e 2ª classe.

dopo a picco anche lo stazionario del porto di Prevesa. Nel Mediterraneo, frattanto, veniva tagliato il cavo telegrafico fra Tripoli e Malta dalla *Città di Milano* e la divisione Presbitero bombardava la stazione radiotelegrafica di Derna.

Tuttavia l'Jonio rimaneva ancora infestato da navi nemiche: si sapeva che a Prevesa c'erano altre due torpediniere e l'*yacht Tetis* ed il 30 settembre l'*Artigliere* e il *Corazziere* affondavano le prime e catturavano l'*yacht*. Il 5 ottobre, a San Giovanni di Medua, l'*Artigliere* era accolto a fucilate da terra mentre visitava due navi sospette ed il comandante Biscaretti rimaneva ferito. Accorso il *Corazziere,* i soldati turchi erano ridotti al silenzio. Ma l'azione nell'Jonio, iniziata così brillantemente, doveva essere presto troncata. Da molte parti, e specialmente da parte dell'Austria, sorsero proteste contro questa attività che poteva minacciare complicazioni in Albania, ed il Governo finì con l'escludere l'Adriatico da ogni operazione di guerra. [1)]

La seconda squadra della nostra flotta il

[1)] Dal documento n. 6 contenuto nel *Libro verde* italiano — sui rapporti diplomatici italo-austriaci prima dello scoppio delle ostilità fra Austria e Italia — appare che la nostra antica alleata pose il veto alle operazioni nell'Adriatico, come a quelle contro Salonicco e i Dardanelli, invocando l'art. VII del trattato di alleanza, riferentesi al mantenimento dello *statu quo* nei Balcani,

2 ottobre era apparsa nelle acque di Tripoli assieme alla squadra della riserva.[1] Il vice-ammiraglio Faravelli, avendo chiesto invano la resa della piazza, alle 15,30 del giorno successivo iniziava il bombardamento. Il primo colpo fu sparato dalla *Benedetto Brin* contro il Molo o Forte Rosso, mentre le altre navi facevano fuoco contro le opere di Gargaresc, la batteria del faro ed il forte Hamidjé.

La mattina seguente, l'Hamidjé, il forte Sultania ed altre batterie venivano smantel-

[1] Allo scoppio delle ostilità la flotta italiana, il cui comando in capo era affidato al vice-ammiraglio Aubry, era divisa in tre squadre, di cui una di riserva. La prima squadra era composta di due divisioni, di cui la prima, al comando dello stesso vice-ammiraglio Aubry, comprendeva la cosidetta divisione volante costituita dalla *Vittorio Emanuele*, dalla *Regina Elena*, dalla *Napoli* e dalla *Roma*, e la seconda, al comando del contrammiraglio Presbitero, comprendeva i tre incrociatori corazzati della classe delle repubbliche *Pisa, Amalfi* e *San Marco*. Navi minori l'esploratore *Agordat*, la posa-mine *Partenope* e la cisterna *Tevere*. La seconda squadra, al comando del vice-ammiraglio Faravelli, era composta anch'essa di due divisioni: la prima, comandata dallo stesso Faravelli, formata dalla *Benedetto Brin*, dall'*Ammiraglio di Saint-Bon* e dalla *Emanuele Filiberto*; la seconda, comandata dall'attuale capo di Stato Maggiore della Marina, vice-ammiraglio Thaon di Revel, dai quattro incrociatori corazzati *Garibaldi, Varese, Ferruccio* e *Marco Polo*. Navi minori l'esploratore *Coatit*, la posa-mine *Minerva* e la cisterna *Eridano*. La squadra di riserva, agli ordini del contrammiraglio Borea-Ricci, comprendeva la *Re Umberto*, la *Sicilia*, la *Sardegna* e l'incrociatore corazzato *Carlo Alberto*. In tutto 18 navi corazzate per uno spostamento complessivo di 186 910 tonnellate, armate di 12 cannoni da 343, 12 da 305, 22 da 254, 58 da 203, 24 da 190, e 112 da 152, oltre i calibri minori.

lati ed il giorno 5 le salve della flotta salutavano il tricolore issato sugli spalti del Sultania. Circa 1700 marinai forniti dalle compagnie da sbarco di ciascuna nave, al comando del capitano di vascello Umberto Cagni, con mitragliatrici e cannoni occupavano subito dopo la città, e vi rimasero sino al giorno 11, quando arrivarono i primi scaglioni di truppa che erano partiti da Napoli due giorni prima, salutati dal Re e acclamati dalla folla delirante.

Noi seguiremo, con la maggiore fedeltà possibile, soltanto le operazioni della marina. Questa agiva contemporaneamente nell'Adriatico, contro Tripoli, contro le coste della Cirenaica e nel Mar Rosso. Mentre la seconda squadra bombardava ed occupava Tripoli, la prima, il 5 ottobre, occupava l'importante base marittima di Tobruk, dopo un breve bombardamento, ed anche qui la piazza veniva occupata provvisoriamente da circa 400 marinai delle compagnie di sbarco, al comando del capitano di fregata Frank. Il 9 ottobre i marinai erano raggiunti dalle truppe di terra.

Nel Mar Rosso una squadriglia formata dagli incrociatori protetti *Aretusa, Calabria, Elba, Liguria, Piemonte, Puglia* e *Volturno* e dall'incrociatore-torpediniere *Caprera*, al comando del capitano di vascello Cerrina-Ferroni, aveva la missione di difendere la

nostra Colonia Eritrea da possibili tentativi turchi. Si asseriva, infatti, che la Turchia volesse tentare un colpo di mano con le sue truppe dell'Yemen. Il 3 ottobre l'*Aretusa* incominciò col mandare a picco una cannoniera turca. L'efficacia dell'azione di questa squadriglia, per quanto qualche critico navale straniero abbia dichiarato prive di ogni valore bellico alcune delle navi che la componevano, sarà interamente valutata in appresso.

Il 6 ottobre il nostro Governo dichiarava il blocco effettivo del litorale della Tripolitania e della Cirenaica. Incominciava così per la flotta l'intenso vigile sforzo quotidiano per impedire il contrabbando e lo sbarco di armi e munizioni per il nemico. Materiale e uomini erano messi a dura prova, ma le condizioni di navigazione raramente la vinsero sul primo o riuscirono a fiaccare la fibra dei secondi. La zona di blocco fu in seguito estesa in misura considerevole: il 24 gennaio 1912 era dichiarata in stato di blocco effettivo anche la costa ottomana del Mar Rosso da Ras Ira, a nord di Hodeida, al Ras Huleifaka, al sud, e questo litorale bloccato venne poi ancora più esteso con un altro decreto del 5 aprile.

Il 15 ottobre la squadra del vice-ammiraglio Faravelli chiedeva la resa di Derna. L'indomani l'incrociatore *Pisa,* essendo riu-

scita vana ogni intimazione, distruggeva le caserme della città ed i trinceramenti. Fra il 18 e il 21 Derna era occupata. Contemporaneamente l'incrociatore *Varese*, dopo aver bombardato Homs per due giorni, il 21 ottobre rendeva possibile lo sbarco delle truppe anche in quest'altra importante località costiera. Ma l'operazione più importante di tutte fu certo la conquista di Bengasi, compiuta malgrado l'accanita resistenza degli arabo-turchi, grazie all'appoggio della flotta ed all'entusiasmo magnifico dei marinai, al comando del capitano di fregata Frank, e dei soldati di Giovanni Ameglio.

Il secondo convoglio del corpo di spedizione era giunto nelle acque di Bengasi il 18 ottobre, scortato dalla 1.ª divisione della 1.ª squadra. La città rifiutò di arrendersi e la mattina del 19 venne perciò iniziato il bombardamento. Le navi del vice-ammiraglio Aubry batterono efficacemente la spiaggia della Giuliana e le vicinanze della grande caserma della Berca, dove lo sbarco doveva essere effettuato, mentre dal forte della dogana e dalla caserma si rispondeva con scarsa efficacia. Il mare era tempestoso e pioveva a dirotto. Dopo circa un'ora di fuoco le compagnie da sbarco prendevano terra alla punta Giuliana e dopo di esse approdavano le truppe al comando del generale Ameglio.

Mario Bianco cadde eroicamente in questa prima fase dello sbarco. I turco-arabi erano ritornati alla riscossa per impedire l'approdo delle nostre truppe e con un tremendo fuoco di fianco avevano attaccato i marinai stretti intorno ai loro due cannoni da 76. Fu necessario abbandonare per il momento questi pezzi e ritirarsi. Ma i marinai volevano vendicare il loro giovane ufficiale, il povero guardiamarina appena uscito dall'Accademia Navale dove non aveva certo sognato di morire così presto sulla costa cirenaica, ed al comando del capitano Frank, appoggiati da un plotone del 4.° fanteria, riprendevano presto i due cannoni mettendoli in salvo. Il capitano Frank rimase anch'egli ferito e con lui il guardiamarina Randone, un sottufficiale e 13 marinai. Erano caduti per sempre Mario Bianco e 5 marinai. Essi rimangono fra quelli di cui la Patria « ammirando e onorando, con paterna pietà e con legittimo orgoglio, ha iscritto i nomi fra le memorie più sante.... » [1])

La flotta non era che all'inizio del suo còmpito e continuò a svolgerlo sino all'ultimo con entusiasmo e con fede. I cannoni delle navi che guardavano minacciosi dal mare furono sempre per gli arabo-turchi il freno più possente. Ogni tentativo di sfida servì a far crescere il sacro terrore per le

[1]) Epigrafe sulla lista ufficiale dei caduti nella guerra italo-turca.

gole di bronzo. Il 31 ottobre, un centinaio circa di turchi trascinava quattro cannoni nei pressi della batteria Hamidjé, a Tripoli, ed incominciava a far fuoco contro le nostre posizioni. Con l'intervento delle artiglierie del *Carlo Alberto* il nemico non tardò a tacere, lasciando i pezzi nelle nostre mani. Il 3 novembre l'incrociatore *Liguria* bombardava per la prima volta Zuara. Il 4 dicembre le artiglierie della marina appoggiavano l'avanzata di Ain Zara, con la quale si iniziava la controffensiva diretta a liberare Tripoli dalla pressione dei turco-arabi che la stringevano da oriente e da mezzodì. Era, come si vede, un còmpito vasto e complesso che comprendeva attività costante per impedire il contrabbando di armi, appoggio alle truppe di terra con bombardamenti dal mare, scorta di convogli. Mancavano soltanto le azioni decisive con la flotta turca. Ma poichè a questa era stato permesso di mettersi in salvo, non si poteva più pretendere che riapparisse nel Mediterraneo per affrettare una temuta soluzione.

Fu così chiuso il 1911. L'anno nuovo fu salutato anch'esso da cannonate tirate dalle nostre navi da guerra. Echeggiarono lontano, nel Mar Rosso, dove la squadriglia Cerrina-

Ferroni assolveva il suo còmpito con la più grande diligenza. Il pericolo di un tentativo turco contro la Colonia Eritrea non era ancora scomparso. Le navi avevano vigilato continuamente. Il 6 novembre era stato affondato un trasporto turco presso Akaba, davanti alle coste dell'Arabia. Nei primi di gennaio i due incrociatori protetti *Calabria* e *Puglia* bombardavano l'accampamento di Geb-el-tair, mentre il *Piemonte*, con i cacciatorpediniere *Artigliere* e *Garibaldino*, esplorava la costa dirigendòsi da Gedda verso sud. Si sapeva che a Lohaja, Midy e Cunfida erano concentrate delle truppe turche e che nei *chor* (seni) della costa araba doveva essere rifugiata una squadriglia di siluranti nemiche. Lohaja ed il forte di Midy vennero bombardati. A Cunfida vi fu poi uno scontro di una certa importanza.

Il 7 gennaio l'*Artigliere*, lo stesso cacciatorpediniere che all'inizio delle ostilità si era tanto distinto nell'Adriatico, sorprendeva nelle acque di Cunfida delle navi nemiche. Erano sette cannoniere e l'*yacht* armato *Fauvette*. I turchi non esitarono ad aprire il fuoco per i primi, a 6000 metri. Rinforzato dal *Piemonte* e dal *Garibaldino*, l'*Artigliere* rispondeva poco dopo a sua volta con vivacità. Il combattimento veniva sospeso solo al calar della notte. Le navi turche erano danneggiatissime, tanto

che l'indomani fu facile còmpito affondare le sette cannoniere e catturare il *Fauvette*, che venne trionfalmente rimorchiato sino a Massaua. La distruzione della squadriglia ottomana che rappresentava tutte le forze navali della Turchia nel Mar Rosso, oltre ad aver fatto sparire una costante minaccia per la nostra Colonia Eritrea, venne a favorirci indirettamente, giovando all'azione di Said Ydris nella sua rivolta nella penisola contro i turchi.

Le navi del Mar Rosso continuarono a svolgere la loro efficacissima opera durante tutto il mese di gennaio: il giorno 17 il *Volturno* fermava presso l'isola di Perim, nello stretto di Bab-el-Mandeb, il piroscafo inglese *Afrika*, facendo prigionieri 10 ufficiali turchi che si trovavano a bordo; il 18 Akaba era nuovamente bombardata; il 24 era bombardata Mokka; il 25 Sceik Said e Geb-el-tair. E in questo mese, a parte queste azioni ed un bombardamento del forte Forva, presso Ras Agir, al confine tunisino, compiuto il giorno 3 dalla torpediniera d'alto mare *Cigno*, e un bombardamento di Zuara compiuto nei giorni 17 e 18 dal *Carlo Alberto*, dall'*Iride*, dal *Fulmine* e dalle due torpediniere *Cigno* e *Cassiopea*, null'altro ci sarebbe da registrare se non due fermi di navi mercantili francesi, compiuti dall'incrociatore protetto *Agordat*. Gli incidenti del *Car-*

thage e del *Manouba* meritano di essere brevemente ricordati solo per le conseguenze ch'essi minacciarono di avere.

L'incrociatore protetto *Agordat,* addetto come esploratore alla prima squadra, il 15 gennaio incontrava a circa 17 miglia a sud delle coste della Sardegna il piroscafo mercantile francese *Carthage,* sul quale si sapeva ch'era stato imbarcato a Marsiglia un aeroplano destinato al campo turco, appartenente all'aviatore francese Duval. Scoperto effettivamente l'aeroplano a bordo della nave, l'*Agordat* sequestrava l'apparecchio e accompagnava, dopo la visita, il *Carthage* nel porto di Cagliari. Tre giorni dopo, lo stesso *Agordat* fermava ed accompagnava a Cagliari il postale francese *Manouba,* che faceva il servizio fra Tunisi e Marsiglia, e dopo averne fatto sbarcare 29 turchi che si qualificavano membri della Mezzaluna rossa rilasciava il piroscafo. In Francia tutte le ire si scatenarono contro di noi. La sorella latina volle vedere un'offesa alla sua autorità dove non esisteva che il legale esercizio di un nostro diritto, ed il Governo francese chiese la restituzione dei 29 passeggeri turchi, affermando che solo alla Francia spettava giudicare dall'esame dei loro documenti se fossero veramente infermieri o no, mentre il nostro Governo era convinto si trattasse di militari.

Pochi giorni dopo, un altro piroscafo francese, il *Tavignano,* della « Compagnie Touache », sorpreso il 25 gennaio dal nostro cacciatorpediniere *Fulmine* mentre scaricava merci che si ritenevano sospette all'altezza di El Biban, al di fuori delle acque territoriali francesi, si rifiutava di riconoscere il nostro diritto di visita, arrecando così un'offesa alla nostra bandiera. Ciononostante il *Tavignano* fu accompagnato a Tripoli e rilasciato solo quando si vide che il suo carico non costituiva contrabbando. Le relazioni franco-italiane apparvero un po' tese e si vissero giorni penosi.

Gl'incidenti furono in fine composti. [1] Non ne rimase che un ricordo poco lieto, ma negli ultimi tempi esso è stato del tutto eliminato dalle dichiarazioni di egregi uomini politici francesi, i quali hanno riconosciuto i torti di allora della Repubblica sorella. Rallegriamoci che il Mediterraneo, il gran mare latino, non sia stato teatro di una guerra fratricida: oggi i due popoli latini si battono

[1] Le questioni derivanti dalla cattura e dal sequestro temporaneo del *Carthage* e le circostanze speciali dell'operazione relativa al *Manouba* e delle sue conseguenze furono deferite alla Corte di arbitrato dell'Aja. I 29 passeggeri ottomani furono consegnati al Console di Francia a Cagliari per essere ricondotti al luogo d'imbarco sotto la responsabilità del Governo francese, il quale avrebbe preso i provvedimenti necessarî per impedire che gli appartenenti a corpi combattenti si fossero recati da un porto francese in Tunisia e sul teatro delle operazioni militari.

invece uniti per una causa che rappresenta un ideale comune. Come tutti gli animi generosi, essi hanno dimenticato le meschine contese di ieri per unirsi nella difesa dei sacri diritti dell'umanità. Possa il sangue cementare ancora meglio, ancora più tenacemente la fratellanza secolare fra le due nazioni, viventi simboli dell'antica civiltà romana, maestra al mondo.

Al suo posto di soldato, il 4 marzo del 1912 moriva a Taranto, a bordo della *Vittorio Emanuele,* Augusto Aubry, vice-ammiraglio comandante in capo delle forze navali italiane riunite. Due giorni dopo gli succedeva nell'alta carica il vice-ammiraglio Faravelli, che sino allora aveva comandato la seconda squadra. Ma vi rimase ben poco: un mese appena. Il 6 aprile, per ragioni di salute — secondo la motivazione ufficiale — o per ragioni di dissenso nella condotta delle operazioni — secondo altri — il Faravelli cedeva il comando al vice-ammiraglio Leone Viale, attuale ministro della Marina.

Sotto il comando del Viale la flotta compì nuove brillanti operazioni, fra cui notevolissime l'occupazione delle isole dell'Egeo e il *raid* famoso dei Dardanelli. Nel febbraio e nel marzo la flotta aveva compiuto solo ope-

razioni di secondaria importanza: il 24 febbraio gli incrociatori *Volturno* e *Garibaldi,* della squadriglia del Mar Rosso, avevano affondato nel porto di Beirut, nel Mediterraneo, una cannoniera e una torpediniera turche; il 15 marzo il *Piemonte,* della stessa squadriglia, aveva bombardato nuovamente Midy, nel Mar Rosso, e il 29 dello stesso mese era stata compiuta una ricognizione nel porto di Adalia, sulla costa meridionale dell'Asia Minore.

In ordine cronologico, prima dell'occupazione delle isole dell'Egeo, bisogna accennare alla dimostrazione di Zuara, che già era stata bombardata parecchie volte dalle nostre navi, con la quale la divisione delle navi-scuola favorì mirabilmente l'occupazione della penisola di Macabez. Il 7 e l'8 aprile la *Sicilia,* la *Sardegna* e la *Re Umberto* attiravano il grosso delle truppe nemiche a Zuara con la loro presenza in quelle acque, e la mattina del 10, indisturbate, le truppe del generale Garioni potevano sbarcare a Macabez, a circa 30 chilometri di distanza. L'indomani, marinai, ascari e soldati del genio si impadronivano del fortino di Ferua ed inutilmente il nemico tentò di riprenderlo il giorno 23, perchè il fuoco delle artiglierie navali e quello delle batterie terrestri lo convinsero presto a rinunziare all'impresa.

L'azione dell'Egeo fu imposta dalla necessità di vibrare alla Turchia un colpo decisivo, un colpo al cuore, per fiaccare la sua resistenza. Qui si potrebbe osservare, tuttavia, che il colpo quasi decisivo avrebbe potuto essere vibrato all'Impero ottomano sin dal principio della guerra, quando il Governo, per ragioni di inesplicabile pietà, volle risparmiare la flotta turca, dandole agio di ritornarsene da Beirut, dove si trovava, nei Dardanelli. Quando poi volemmo tentare di andarla a sorprendere, ci toccò arrischiare cinque siluranti nei Dardanelli. Si decise dunque di agire nell'Egeo e verso la metà di aprile la flotta partiva da Taranto, agli ordini del vice-ammiraglio Viale.

Il 18 aprile una divisione navale compariva all'ingresso dei Dardanelli e i cannoni dei forti di Seddul Bahr e di Kum Kalessi entravano presto in azione, giacchè le nostre navi si erano abbastanza avanzate, tentando di dar la caccia a una silurante turca. La squadra aprì il fuoco a sua volta e il duello di artiglierie durò tre ore e mezzo. Il forte di Kum Kalessi fu gravemente danneggiato. Le corazzate non subirono alcun danno. Un proiettile nemico colpì l'asta della bandiera della *Ferruccio* abbattendola, ma il marinaio Antonio Santandrea riusciva ad impadronirsi del vessillo, issandolo nuovamente al suo posto tra le acclamazioni dell'equipaggio.

Nella stessa giornata un'altra divisione navale tagliava i cavi telegrafici che collegano l'Asia Minore con le isole dell'Egeo, e a Wathy, capitale dell'isola di Samo, l'*Emanuele Filiberto* distruggeva a cannonate la caserma turca e mandava a picco un *yacht*.

Il 23 aprile la seconda divisione della prima squadra, al comando del contrammiraglio Presbitero, compariva davanti Stampalia; il 28 le truppe turche si arrendevano a due compagnie di sbarco dell'incrociatore corazzato *Pisa* che le avevano accerchiate. Il 4 maggio nella baia di Kaliteas, ad oriente di Rodi, sbarcava un corpo di truppe agli ordini del generale Ameglio. Il giorno successivo i nostri soldati entravano in città dopo una azione vivacissima alle porte di questa e sul monte Smith, bombardato dalle navi della flotta, la quale fu anche assai utile nell'azione definitiva di Psitos, del giorno 16. L'ultimo cavo dell'arcipelago, fra Rodi e Candia, fu tagliato il giorno 6 e lo stesso giorno il cacciatorpediniere *Ostro* faceva prigionieri a Porto Lindos il valì di Rodi con due segretari, che tentavano fuggire. Calchi, a ovest di Rodi, fu occupata il 5 maggio dall'incrociatore ausiliario *Duca di Genova*. Fra il 12 e il 13 veniva inalberato il tricolore a Scarpanto, Caso, Piscopi (Tilo), Nisiro, Calimno, Lero e Patmo.

Il 18 maggio la *Regina Margherita* di-

struggeva la caserma turca di Marmaritza, nell'omonimo golfo a nord-est di Rodi, e il 29 occupava Simi. Cos fu occupata il 20 dalla *Napoli*. In un'azione durata poco più di un mese tredici isole dell'Egeo erano cadute nelle nostre mani: Stampalia, Rodi, Calchi, Scarpanto, Cos, Piscopi, Nisiro, Lero, Patmo, Calimno, Lipso, Simi e Caso.

La flotta, del resto, per quanto assai impegnata nell'Egeo, non trascurò le altre località: il 19 e il 24 aprile il *Puglia* aveva bombardato nuovamente Sceik Said, all'estrema punta della penisola arabica, nello stretto di Bab el Mandeb. Il 26 maggio l'*Etruria* bombardava Coefia, a nord-est di Bengasi, favorito asilo di beduini, ed il 6 giugno la stessa nave bombardava la parte sud della costa bengasina, fino a Ghemines. Un accampamento turco presso Mokka fu distrutto il 1.° giugno dal *Piemonte,* che con le altre navi della squadriglia del Mar Rosso vigilava sempre perchè la minaccia contro la Colonia Eritrea non avesse per caso a risorgere, e mentre la nostra flotta svolgeva in tutti i mari che erano stati dichiarati zona di guerra questa sua intensa attività, la flotta turca rimaneva in una inazione solo in parte giustificabile. Ma era tanto poco giustificabile, che lo stesso Consiglio di guerra del Ministero della Marina ottomano il 6 giugno sentiva il bisogno di dimettersi, per

protestare davanti a così vergognosa immobilità.[1]

Pure, la Turchia non cedeva. Lì per lì si potè anzi credere che l'occupazione delle isole dell'Egeo avesse fatto più male a noi che alla nostra avversaria. Le proteste sorsero da ogni parte. Sembrava avessimo urtato contro un bel vespaio. L'equilibrio del Mediterraneo minacciato servì a meraviglia al giuoco dei turchi che seppero bussare a tutti gli usci. Si tentò un colpo audace: penetrare nei Dardanelli ed andarvi a silurare la flotta turca che se ne stava all'àncora nella baia di Nagara. Così, decisa l'impresa, il 14 luglio partivano da Stampalia i cacciatorpediniere *Borea* e *Nembo* e le torpediniere di alto mare *Spica* (comandante Bucci), *Centauro* (Moreno), *Astore* (di Somma), *Climene* (Fenzi) e *Perseo* (Sirianni), assieme all'incrociatore *Vettor Pisani*, a bordo del quale si trovava il capitano di vascello Enrico Millo, che era successo in-

[1] Allo scoppio delle ostilità la flotta ottomana comprendeva 13 corazzate (di uno spostamento complessivo di 77 160 tonnellate ed armate di 22 cannoni di calibro superiore ai 250 mm., e 77 da 150 mm.), 2 incrociatori di 3800 tonn. ciascuno, armati ognuno di 2 cannoni da 152 e 8 da 127, e 10 cacciatorpediniere e 30 torpediniere. I cacciatorpediniere erano modernissimi e potenti. I due incrociatori e due o tre corazzate meno antiche avrebbero ugualmente potuto rendere qualche servigio. Però se l'esercito turco aveva trovato un Enver bey, la marina non aveva avuto altrettanta fortuna e fu ben lieta di essere riuscita a mettersi in salvo....

terinalmente al Duca degli Abruzzi nel comando del naviglio silurante. A Strati il capitano Millo passava a bordo della *Spica* per assumere il comando della squadriglia. Alle 6 pomeridiane del 18 luglio questa ripartiva da Strati, giungendo a mezzanotte al largo dei Dardanelli. La *Vettor Pisani* e i due cacciatorpediniere rimanevano vigilanti all'esterno degli Stretti e la *Spica* entrava nei Dardanelli, seguita nell'ordine dalle altre torpediniere *Perseo, Astore, Climene* e *Centauro*.

Sembra che le cinque navicelle, al loro ingresso negli Stretti, siano state scoperte dalla torpediniera turca di scolta *Kutahia*, che si trovava nell'insenatura subito dopo Seddul Bahr, sulla costa europea. I forti di Seddul Bahr e Kum Kalessi, comunque, non avvistarono la coraggiosa squadriglia, che filava a una velocità di 15 nodi. Ma i fasci esploranti dei proiettori del capo Elles, sulla costa europea, sorpresero la torpediniera di coda *Astore*, dal cui fumaiuolo erano uscite delle faville, e la seguirono per qualche minuto. Da ambedue le sponde degli stretti, dato l'allarme, incominciò allora un fuoco tremendo di grossi cannoni e di mitragliatrici, ed alcuni proiettili caddero intorno alle nostre torpediniere. La velocità fu portata a 23 miglia. Costeggiando più che fosse possibile la costa europea, per non navigare

nella zona minata, la squadriglia della Morte proseguì verso il Canale di Cianak, dove la distanza fra una costa e l'altra è inferiore ai 1500 metri. La flotta turca era ancorata a non più di due miglia di distanza. I riflettori illuminavano da ogni parte lo specchio d'acqua e la quantità di proiettili che cadeva intorno alle torpediniere era enorme. Ma queste proseguivano sempre.

D'improvviso la *Spica* urtava contro un cavo di sbarramento in acciaio. Se n'era appena liberata che s'impigliava in un secondo che provocava l'arresto delle eliche. Durante la breve sosta della torpediniera, il capitano Millo si rendeva conto dell'impossibilità di proseguire: lo spingersi ancora più innanzi sarebbe stato follia. E fu allora iniziato il ritorno, seguendo la stessa rotta dell'andata, mentre il fuoco delle batterie turche continuava più violento che mai ed anche più pericoloso, giacchè il tiro era stato sensibilmente rettificato. Alle ore 1.30 della notte le cinque torpediniere ripassavano davanti a Seddul Bahr, senza un morto nè un ferito a bordo. I materassi e le brande portati sulla coperta delle navi per proteggere i ponti mostravano i segni di molti proiettili. Tuttavia nemmeno le torpediniere erano seriamente danneggiate. L'*Astore* aveva ricevuto due colpi nello scafo e altri nelle soprastrutture; la *Spica* era stata colpita al

fumaiuolo e nello scafo e sul ponte del *Perseo* si riscontrarono le tracce di una diecina di proiettili.

Il *raid* dei Dardanelli fu l'ultima azione navale importante della guerra italo-turca, per quanto, a voler essere più esatti, fu un tentativo anzichè un'azione vera e propria. Ma i recenti infruttuosi attacchi anglo-francesi contro i Dardanelli hanno accresciuto in modo considerevole il merito degli audaci che con Enrico Millo violarono la « pia verginità » degli Stretti per tentare di distruggere la flotta nemica.

Nei due mesi di guerra che precedettero il trattato di pace di Ouchy, l'opera della marina merita di essere ricordata per il bombardamento del campo turco e degli adiacenti fortini situati a nord di Hodeida, sulla costa araba del Mar Rosso, compiuto il 27 luglio dall'incrociatore *Piemonte* e dall'incrociatore-torpediniere *Caprera*, e per la conquista definitiva di Zuara, che era stata mèta di numerose ricognizioni da parte delle nostre navi, compiuta il 5 agosto. Nella notte dal 4 al 5 la divisione Borea Ricci, a cui s'era aggiunta la divisione dell'Accademia navale al comando del contrammiraglio Del Bono, bombardava le trincee nemiche sulla spiaggia

di levante, mentre si compivano i preparativi per lo sbarco. A questo, effettuato l'indomani mattina all'alba, prese parte anche un battaglione di marinai, che occupò rapidamente la testa di sbarco impossessandosi della penisoletta di Zuara. Il tiro delle navi da guerra, che disposte ad arco dominavano completamente la posizione, impedì al nemico di opporre qualsiasi resistenza. La colonna Tassoni potè quindi sbarcare ed agire con libertà e verso le 10 si univa alla colonna del generale Lequio, proveniente dal litorale di Sidi Alì.

Nello stesso mese di agosto la divisione dell'Accademia navale bombardava il giorno 13 gli accampamenti turco-arabi a sud di Bengasi e il giorno 27 la costa bengasina fino a Gariunes era nuovamente cannoneggiata dalle nostre navi, allo scopo di disperdere numerosi nuclei di nemici. Con un identico obbiettivo il 12 settembre veniva bombardata Zuara ed il 16 settembre la costa tripolina presso l'uadi El Hira.

Durante tutta la guerra libica, in tutti i mari in cui ha dovuto agire, la marina italiana è stata superiore ad ogni elogio. 39 navi da battaglia, 30 sussidiarie, 12 sommergibili e 71 torpediniere del naviglio dello Stato e 6 incrociatori ausiliari, 2 navi ospedali e una nave-trasporto munizioni prelevati dal naviglio ausiliario sono stati pe-

rennemente armati e tenuti in esercizio.[1] Equipaggio e materiale hanno risposto nella maniera più ampia all'aspettativa; una sola nave venne perduta durante tutta la guerra, e fu distrutta da una tempesta nel porto di Tripoli, in seguito ad un incaglio, nell'ottobre del 1911: il cacciatorpediniere *Freccia*.

In dodici mesi di guerra furono visitate o catturate circa 800 navi, compiuti lavori di sistemazione e perfezionamento delle comunicazioni radio-telegrafiche, studî idrografici e quanto altro alla marina competeva, senza che mai si lamentassero deficienze o grave impreparazione. Alla vigilia, quasi, della grande guerra europea, questa mobilitazione generale della marina italiana — che tuttavia si può dire fu colta all'improvviso dallo scoppio delle ostilità con la Turchia — è stata un esperimento veramente lusinghiero. Da questo esperimento noi possiamo trarre i più lieti auspicî per le maggiori imprese nel momento attuale.

[1] *L'azione della Marina nella guerra italo-turca.* A cura del Ministero della Marina. Roma, ottobre 1912.

La marina attuale.

La conquista della Libia avrebbe senz'altro richiesto tutto un nuovo programma navale, giustificato non solo dall'accresciuta linea costiera da difendere, ma anche dalla mutata posizione dell'Italia come Potenza mediterranea e come Potenza mondiale. Se l'importanza della marina da guerra di uno Stato dovesse dipendere sopratutto dall'estensione del litorale dello Stato stesso, noi dovremmo possedere una flotta infinitamente superiore a quella della Germania, che non è certo giustificata dal solo bisogno di proteggere le sponde dell'Impero bagnate dal Mare del Nord e dal Baltico. Il Regno d'Italia ha uno sviluppo costiero di 6876 chilometri, di cui 3383 costituiti dalla penisola e 3493 dalle isole. A questi molti chilometri bisogna aggiungere i 1850 della Libia, i 1000 della Colonia Eritrea e i 2000 della Somalia Italiana. La nostra flotta deve dunque proteggere 11 726 chilometri da possibili at-

tacchi nemici. Nel calcolo, come si vede, non si tiene conto delle tredici isole dell'Egeo, che pure l'Italia ha strappato con la forza delle armi ad uno Stato nemico e che non v'è alcun motivo per cui non debbano rimanere italiane. Il sangue dei nostri fratelli è stato forse sparso solo per conquistarle e custodirle per offrirle domani, con benevolenza infinita, a chi non vi ha rimesso nè un soldato nè una lira? Cipro perchè non fu resa a chi l'aveva concessa per una occupazione temporanea? Perchè mai la Germania sin da ora fa comprendere che rifiuta di cedere il povero piccolo Belgio, che era per giunta garantito da una neutralità riconosciuta? La Grecia restituirà a suo tempo l'Epiro, come l'Austria ha restituito la Bosnia-Erzegovina e l'Inghilterra l'Egitto... Oh! la storia! essa è come quei buoni maestri cui tocca spesso l'oltraggio della disattenzione degli allievi...

★

Ritorniamo alla flotta... La politica ai numi...

Dalla guerra di Libia sino ad oggi, le nostre forze navali, malgrado tutto, sono state considerevolmente accresciute dall'entrata in isquadra di tutte le *dreadnoughts* che erano in armamento o ancora sugli scali. Il

lungo periodo di preparazione consentitoci dalla nostra vigile neutralità ha permesso di intensificare il lavoro dove ne appariva urgente il bisogno ed ha affrettato l'allestimento di navi, che, del resto, già da tempo avrebbero dovuto essere in isquadra. Le sei *dreadnoughts* sono oramai pronte: alla *Dante Alighieri*, completata nel 1912, hanno tenuto dietro l'anno scorso la *Giulio Cesare* e la *Leonardo da Vinci*, e poi l'*Andrea Doria*, la *Duilio* e la *Conte di Cavour*, entrate in isquadra nei primi mesi del 1915. Con la presenza di queste sei magnifiche unità la nostra flotta si trova al massimo della sua efficienza ed in una condizione relativamente migliore di quella che potrebbe presentarsi nel 1916 e nel 1917, epoche in cui nelle altre flotte saranno entrate nuove navi, mentre è molto improbabile che le nostre nuove unità in costruzione possano essere pronte prima che sia trascorso per lo meno un triennio.

Le «senza paura» italiane si potrebbero dire tutte di un tipo, se nella *Dante Alighieri*, che, come già si è detto, fu la prima ad essere costruita, non si riscontrassero delle differenze. Queste differenze consistono in una diversa disposizione di artiglierie, minor numero di cannoni e tonnellaggio inferiore della *Dante*. Però quest'ultima, appunto per le sue dimensioni leggermente inferiori, è

la più veloce di tutte le *dreadnoughts* italiane e sorpassa i 24 nodi orarî, mentre la velocità delle altre unità si aggira intorno ai 22. La *Dante* è armata di 12 cannoni da 305 mm. e le altre navi sono armate di 13 cannoni dello stesso calibro.[1] L'armamento secondario è composto di 16 pezzi da 152 mm. e di 18 da 76 per la *Andrea Doria* e la *Caio Duilio*, di 18 da 120 e di 18 da 76 per la *Conte di Cavour*, la *Giulio Cesare* e la *Leonardo da Vinci*, e di 20 pezzi da 120 e di 16 da 76 per la *Dante Alighieri*. I tubi lanciasiluri sono 3 per ogni nave. Lo spostamento è di 19 500 tonnellate per la *Dante* e di 22 500 o 22 700 per le altre.

Le corazzate di squadra di classe anteriore alla comparsa delle *dreadnoughts* sono otto.

[1] I cannoni da 450 mm. dell'antica *Duilio* pesavano 103 890 kg. ciascuno, erano lunghi 9 metri e 22 centimetri, perforavano alla bocca 629 mm. di ferro ed imprimevano ad un proiettile del peso di 908 kg. la velocità iniziale di 455 metri al secondo. Potevano tirare in un'ora non più di 12 colpi, lanciando contro il nemico 43 584 kg. di proiettili carichi. I cannoni da 305 mm. della moderna *Duilio* e delle altre *dreadnoughts* pesano 63 100 kg. ciascuno, sono lunghi 14 metri e 30 mm., perforano alla bocca 1029 mm. di ferro ed imprimono ad un proiettile dal peso di 417.8 kg. la velocità iniziale di 840 metri al secondo. Essi possono tirare 2 colpi al minuto e in un'ora di fuoco potrebbero quindi lanciare contro il nemico 651 768 kg. di proiettili di acciaio contenenti 15 000 kg. di alto esplosivo. L'eloquenza di queste cifre dimostra la potenza terribile di cui è dotata una nave moderna da battaglia ed i progressi enormi realizzati nella costruzione delle artiglierie navali in quarant'anni appena.

Di esse le migliori sono indubbiamente le quattro: *Vittorio Emanuele, Regina Elena, Napoli* e *Roma*, le cui caratteristiche principali sono la velocità elevatissima (22 nodi), un armamento secondario considerevole (12 cannoni da 203 mm., 16 da 76 e 10 da 47, oltre a 2 cannoni da 305) e la limitazione della corazzatura al puro necessario. Il loro spostamento è di 12 625 tonnellate.

La *Regina Margherita* e la *Benedetto Brin* spostano più delle 4 navi precedenti (13 400 tonn.), ma la loro velocità è inferiore di circa 3 nodi. Sono armate ciascuna di 4 cannoni da 305 mm., disposti in due torri binate, e l'armamento secondario consiste in 4 cannoni da 203 e 12 da 152. Dopo la *Regina Margherita* e la *Benedetto Brin* bisogna citare la *Saint-Bon* e l'*Emanuele Filiberto,* di 9800 tonnellate di spostamento e 18 nodi di velocità. L'armamento non è però di grande potenza, giacchè le due unità non sono armate che di 4 cannoni da 254 mm., 8 da 152 e 8 da 120 ciascuna. L'elenco delle nostre navi di prima classe comprende ancora altre corazzate di linea, ma esse sono ormai assegnate a servizî speciali e la loro efficienza bellica è relativa.

Fra gli incrociatori corazzati meritano una speciale menzione i quattro: *San Giorgio, San Marco, Pisa* ed *Amalfi,* che hanno risposto a meraviglia ai criterî che indussero

il ministro Mirabello alla loro costruzione: essi possono, cioè, entrare efficacemente in linea con la grande nave da battaglia. In sostanza questi quattro magnifici incrociatori sono stati costruiti secondo gli stessi criterî seguiti per le *Vittorio Emanuele*. Il dislocamento del *San Giorgio* e del *San Marco* è di 9800 tonn., mentre quello dell'*Amalfi* e del *Pisa* è di 10 100. Il *San Marco*, che è la prima nave da guerra italiana sulla quale siano state adottate delle motrici a turbina, ha una velocità superiore di circa mezzo miglio a quella delle altre navi, che raggiungono i 23 nodi orarî. L'armamento consiste per tutte e quattro le unità in 4 cannoni da 254 mm., in 8 da 190, 18 da 76 e 8 da 47, oltre a 3 tubi lancia-siluri. La corazzatura è leggermente inferiore a quella delle navi tipo *Vittorio Emanuele*.

Altri incrociatori corazzati della nostra flotta il cui valore sia ancora rilevante sono i tre della classe *Garibaldi*: *Giuseppe Garibaldi*, *Varese* e *Francesco Ferruccio*. Essi spostano 7400 tonnellate, filano 20 nodi ed il loro armamento consiste in 1 cannone da 254 mm. (a prua), 2 cannoni da 203 mm. (a poppa), 14 cannoni da 152, 10 da 76, 6 da 47, 2 da 37 e 4 tubi lancia-siluri. Vengono poi il *Vettor Pisani*, il *Carlo Alberto* ed il *Marco Polo*.

Scarsa è l'efficienza degli incrociatori pro-

tetti. Sono invece buone navi i tre velocissimi esploratori: *Quarto, Marsala* e *Nino Bixio*, che raggiungono i 29 nodi orarî. Il *Quarto*, varato nel 1911 a Venezia, sposta 3400 tonnellate ed è armato di 6 cannoni da 120 mm. e 6 da 76, oltre a 3 tubi lanciasiluri. Il *Nino Bixio* ed il *Marsala* sono dotati di uguale armamento, ma spostano 200 tonnellate in più. Queste tre unità hanno sostituito nel servizio di esplorazione i due incrociatori protetti *Agordat* e *Coatit* — che tuttavia riuscirono molto utili durante la guerra di Libia — ma il loro numero è insufficiente ai bisogni della flotta.

Il nostro naviglio silurante conta infine una quarantina di cacciatorpediniere dalle 300 alle 600 tonnellate di spostamento e di una velocità dai 28 ai 36 nodi; settanta torpediniere di età inferiore ai 20 anni, diciannove sommergibili i cui comandanti e marinai sono allenatissimi, oltre ad un naviglio ausiliario sufficiente, composto di navi posamine, *yachts* armati, cannoniere fluviali, navi-cisterne, ecc. [1]

Queste brevi note sulla nostra marina attuale vanno chiuse con un omaggio ed un plauso all'entusiasmo da cui sono animati i nostri ufficiali ed alla perfetta disciplina che regna fra i nostri equipaggi a bordo delle nostre belle navi. Chi segue un po' da vicino

[1] Vedi tabella in fondo al volume.

le cose delle marine mondiali, avrà rilevato come molte marine straniere siano afflitte da piaghe di cui la nostra è immune. Non alcoolici ribelli, non spiriti sediziosi vivono fra le pareti corazzate delle navi d'Italia. Meccanici abilissimi e navigatori esperti impediscono quelle disgrazie che alle altre marine costano invece vittime umane e danni materiali ingenti. Chi ha criticato da noi con troppa fretta e con troppa asprezza qualche disgraziata sciagura, ha dimenticato che al mondo ci saranno disastri ferroviarî sino a quando esisteranno ferrovie, naufragi sino a quando si navigherà, furti sino a quando ci saranno ladri, dolori sino a quando tutto quello che è umano resta tale. L'inevitabile e l'imprevedibile sono al di sopra degli uomini.

I puntatori delle navi italiane hanno l'occhio sicuro. Essi sono meravigliosi. Dal 1905 ad oggi le gare di tiro — che si svolsero dieci anni addietro per la prima volta — hanno dato risultati sorprendenti. Nel 1905 la *Morosini* raggiungeva la percentuale più alta di colpi utili, mettendo sul bersaglio appena il 17 per cento dei colpi sparati, e nel 1910 i cannonieri della *Regina Elena* segnavano la percentuale altissima del 91 per cento! [1] L'allenamento continuo, incessante, ha per-

[1] Federico Di Palma, *Le flotte moderne*, nella « Nuova Antologia » del 1.º novembre 1914, pag. 71.

messo di realizzare sensibilissimi progressi. La rapidità di fuoco a bordo delle nostre navi è massima: quattro o cinque anni fa, alle grandi gare di tiro, un cannone da 120 mm. della *Sardegna* sparava 15 colpi in un minuto ed il cannone di prua da 305 mm. della *Roma* batteva un «record» lanciando in 30 secondi due proiettili che giungevano entrambi sul bersaglio. [1]

Nella nostra marina, dal 1866 sino ad oggi, si è compiuta tutta una evoluzione che la pone, se pur non per potenza, ad un primissimo posto fra le marine mondiali. Ha avuto le crisi degli organismi giovani, ma oggi è unita, è compatta, è veramente italiana: i cuori sono d'acciaio come le navi. E queste navi sono costruite in Italia: i milioni spesi dal popolo per assicurare la difesa del Paese non vanno più a beneficio dell'industria straniera, ma restano qui da noi, per promuovere le nostre industrie e dar lavoro alle nostre abilissime maestranze. La fama della tecnica italiana s'è affermata in tutto il mondo e i piani dei nostri ingegneri sono studiati, imitati, adottati senz'altro. Gli attacchi e le critiche non hanno distrutto nulla: dalle lotte più fiere gli organismi esuberanti escono sempre rafforzati.

[1] Carlo Carnevale, *La nostra marina alla portata di tutti*, ediz. a cura della «Lega Navale», 1911, pag. 83.

Possa essere sempre questa la fortuna della marina d'Italia.

Guardiamo indietro negli anni trascorsi dal giorno in cui l'Italia s'è unita ed il Regno dovuto al genio ed al sangue degli eroi del Risorgimento nazionale ha compreso nel suo àmbito tutte le terre — tranne qualcuna che aspetta — dove si parla la lingua dei nostri padri. Noi siamo sopra una via di progresso sulla quale ci incalza una parola sola: **Proseguire.** È nostro sacrosanto dovere essere orgogliosi della nostra stirpe. La grandezza di questo orgoglio può essere sentita solo con l'unità degli spiriti e con la coscienza dei mezzi. Vi sono popoli che davanti alla parola **Patria** si sono fusi in un solo blocco. La loro preparazione alla guerra ha avuto del meraviglioso: senza discutere gli scopi, è necessario ammirare i mezzi. La fiducia nei capi e nelle armi è stata al di sopra di ogni altra cosa nell'animo di questi popoli, e questa fede è uno dei coefficienti principali per il successo.

Per il trionfo delle sue aspirazioni il popolo d'Italia abbia fede nella santità della causa, nel genio dei capi, nel valore dell'esercito e della marina. Quando la pace sarà tornata, le lezioni della guerra avranno fatto assai più di tutte le propagande e dei discorsi. E costruiremo tante navi perchè la potenza d'Italia sui mari possa essere quella

dei secoli che furono, quella che impongono le esigenze della nostra vita nazionale e mondiale, non per dominare, ma per essere rispettati sopratutto perchè temuti, e ripeteremo col Poeta dell'Adriatico amarissimo il motto pieno di simbòlo e di fede:

La Patria è sulla nave.

L'Ammiraglio S. A. R. Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi.

Il comandante in capo delle forze navali d'Italia è conosciuto da molti italiani forse più come ardito esploratore e studioso appassionato che come marinaio. Nel campo della scienza, indubbiamente, sino ad oggi egli ha avuto agio di cogliere più allori che non nella marina. Ma alla nuova flotta d'Italia sono mancate le occasioni che potevano dar modo ai nostri ufficiali, e al Duca degli Abruzzi fra essi, di affermare le loro brillanti qualità: la guerra d'Africa non fu una guerra in cui la marina potesse avere una certa importanza, e la guerra italo-turca ridusse il còmpito delle nostre forze navali ad un servizio di protezione di convogli, vigilanza e bombardamenti di opere costiere e accampamenti terrestri del nemico, giacchè la flotta di questo, sparita

del tutto dai mari, non accettò nè provocò battaglia alcuna. Il Duca degli Abruzzi, al comando delle siluranti, svolse tuttavia all'inizio delle ostilità quella rapida ed efficace azione nell'Adriatico alla quale abbiamo accennato in un altro capitolo e che si dovette sospendere in vista di malumori di altre Potenze.

L'educazione del Principe di Savoia a cui oggi sono affidate le sorti dell'Italia sul mare è stata un'educazione esclusivamente marinara. Nato a Madrid il 29 gennaio del 1873 dallo sfortunato Re di Spagna Amedeo Ferdinando, terzogenito di Vittorio Emanuele II, e da Maria Vittoria, Principessa del Pozzo della Cisterna, il piccolo Luigi Amedeo passò in Italia dopo qualche mese, seguendo i genitori che lasciavano la Spagna ed il trono. La Regina Maria Vittoria moriva a San Remo il 3 novembre 1878 e l'anno successivo, il 19 agosto, a soli sei anni, il giovane Principe entrava in marina col grado di mozzo. Il 18 marzo 1883 egli era ammesso come allievo onorario nella Reale Accademia Navale e diventava allievo effettivo, nella 1.ª classe, il 19 dicembre del 1884.

La prima campagna di istruzione fu compiuta dall'Augusto allievo a bordo della fregata *Vittorio Emanuele,* dal 15 luglio al 18 ottobre del 1885. L'anno seguente, il 21 marzo, egli teneva a battesimo una nave da guerra,

la cannoniera *Volturno,* [1] e il 1.° luglio partiva per un nuovo viaggio di navigazione nella Spagna e nel Portogallo, dal quale fece ritorno il 3 ottobre. Il terzo viaggio come allievo fu compiuto nel 1887 dal 1.° luglio al 1.° ottobre, il quarto nel 1888 dal 1.° luglio al 14 agosto, il quinto ed ultimo della scuola, per la promozione a guardiamarina, ebbe inizio il 30 aprile 1889 e finì il 24 giugno dello stesso anno. Nominato guardiamarina in quello stesso mese, egli riceveva il 23 giugno dai cittadini di Livorno una sciabola d'onore consegnatagli a bordo della *Vittorio Emanuele,* nave-scuola, e il 31 agosto prestava giuramento a Spezia alla presenza del vice-ammiraglio Lovera, dei contrammiragli De Negri, Canevaro, Nicastro e Frigerio, e dei capitani di vascello Castellani e De Falicon. Il De Falicon venne poi nominato vice-governatore del sedicenne Principe e la sua profonda cultura contribuì molto ad accrescerne ed a perfezionarne le cognizioni.

Nel gennaio del 1890 Re Umberto conferiva al Principe il titolo di S. A. R. il Duca degli Abruzzi. Questi era già in viaggio per la sua prima crociera. Imbarcato il 21 agosto del 1889 sull'incrociatore corazzato *Amerigo Vespucci,* toccava Montevideo, La Plata, Rio Santiago, attraversava lo Stretto di Ma-

[1] Faustini, *Il Duca degli Abruzzi,* Roma, R. Lux, 1911, p. 13.

gellano e approdava poi a Punta Arenas e a Iquique e a Callao, nel Perù, facendo ritorno in Italia il 26 febbraio 1891.

Nel giugno dello stesso anno, il Duca degli Abruzzi imbarcava sulla nave-scuola torpedinieri *Venezia* e vi rimaneva sino al 14 gennaio dell'anno successivo. Il 16 gennaio, così, era abilitato, col grado di sottotenente di vascello, al comando in seconda della torpediniera *107 S.*, che tenne sino al 18 giugno.

Il 13 giugno del 1893, promosso tenente di vascello, il Duca partiva da Venezia per una campagna atlantica, sulla cannoniera *Volturno,* e ritornava in Italia il 13 settembre, approdando a Cagliari, dopo aver toccato Malta, Gibilterra, Madera, Las Palmas, Lisbona, Plymouth, Portsmouth, Ferrol. Con la stessa *Volturno,* al comando del capitano di fregata Francesco Edoardo Ruelle, ripartiva poco dopo per visitare alcuni porti somali lungo le coste orientali africane e punire gli autori del massacro di alcuni ufficiali e marinai della *Staffetta.*

Una crociera di importanza rilevante venne iniziata dal Principe nel 1894, a bordo dell'incrociatore *Cristoforo Colombo.* Ritornato dall'Africa il 31 marzo di quell'anno, egli salpava da Venezia il 16 ottobre, e dopo aver attraversato il canale di Suez visitava i porti dell'India Inglese, della Birmania,

dell'Indocina, del Siam, della Cina, del Giappone, dell'Australia, della Nuova Zelanda, toccava gli arcipelaghi della Polinesia, le Figi, Samoa e Tahiti, le Sandwich, Vancouver, dove la *Cristoforo Colombo* faceva sventolare per la prima volta la bandiera di una nave da guerra italiana, e ripartiva per la California, il Nicaragua, il Perù, il Cile, passava lo Stretto di Magellano una seconda volta, i canali della Terra del Fuoco, approdava a Montevideo e Rio de Janeiro, a Bahia, a Caracas, all'isola di San Salvatore ed a Boston, un altro porto in cui mai era approdata una nave da guerra italiana. Finalmente il *Cristoforo Colombo,* che era comandato dal capitano di vascello marchese Gavotti, ritornava a Venezia dopo una meravigliosa traversata dell'Atlantico e del Mediterraneo il 27 dicembre del 1896. La crociera era durata 26 mesi.

Dal 16 novembre 1897 al 15 febbraio 1898 il Duca degli Abruzzi fu imbarcato a bordo della *San Martino,* nave-scuola cannonieri. Dopo il viaggio di esplorazione polare (2 giugno 1899-6 settembre 1900) egli ripartiva il 29 agosto 1902 quale comandante dell'ariete-torpediniere *Liguria* per quel viaggio di circumnavigazione di cui ancora è vivo il ricordo in Italia. Il Duca era stato promosso capitano di corvetta il 30 settembre del 1900 e s'era imbarcato sulla *Liguria* il 1.° ago-

sto 1902. Partito da Spezia, dopo aver toccato Madera, le Antille, Belize, nel golfo del Messico, e New Orléans, si recava a San Domingo per proteggere il nostro console e la colonia italiana durante i moti rivoluzionarî. A Valparaiso la nave riceveva dalle signore italiane di quella colonia la bandiera di combattimento e proseguiva poi per Callao, San Francisco di California, le Hawaï, le isole della Polinesia, Melbourne. A Sidney il Duca scommetteva con un ammiraglio inglese sulla possibilità di compiere in soli sei giorni la traversata sino a Thursday Islands, nello Stretto di Torres, che divide l'Australia dalla Nuova Guinea, traversata che nessuna nave riusciva a compiere in meno di 10 giorni. E rimase vincitore.

La *Liguria* proseguì nel suo viaggio felice toccando ancora Manilla, Shangai, Saigon, l'isola di Giava, Batavia, Colombo, nell'isola di Ceylan, e salpava di lì per Massaua. Nel Mediterraneo, la nave dal lungo orifiamma, simbolo della lunga crociera, s'incontrò con le navi che portavano al Duca degli Abruzzi il saluto della Marina italiana e il 18 aprile del 1905 la *Liguria* dava fondo a Spezia, donde era partita 19 mesi e 21 giorni prima, dopo aver percorso 53 600 miglia attraverso gli oceani, toccato 114 porti, risalito 9 fiumi e passato sei volte la linea dell'Equatore. Il primo passaggio dell'Equatore — fra paren-

tesi — non aveva sottratto il Duca al battesimo rituale d'acqua marina....

Nel 1906 il Duca degli Abruzzi era promosso capitano di vascello e in tale qualità teneva il comando dell'incrociatore corazzato *Varese* sino al 17 settembre 1907.

Alla fine del 1909 era promosso contrammiraglio e il 23 maggio 1912 era nominato vice-ammiraglio. Al 1.° novembre 1913 egli contava dodici anni, sei mesi e diciassette giorni di navigazione effettiva.

Allo scoppio della guerra italo-turca, nel settembre del 1911, il Duca degli Abruzzi era imbarcato sull'incrociatore corazzato *Vettor Pisani* ed aveva il comando del naviglio silurante, composto di 21 cacciatorpediniere e 43 torpediniere, di cui 28 d'alto mare. La brillante azione del naviglio silurante soffocò all'inizio ogni tentativo del nemico di guerra al nostro commercio nell'Adriatico, ma dovette essere presto ristretta. Bastarono però quei pochi giorni di intensa e feconda attività per richiamare l'attenzione del paese su gli ufficiali e gli equipaggi delle agili navi e sul Principe che li comandava.

Con decreto del 4 agosto 1913 S. A. R. il Duca degli Abruzzi venne nominato Ammiraglio, comandante in capo delle nostre forze navali riunite. A lui sono oggi affidati i destini d'Italia sul mare. La sua competenza tecnica è nota ed è stata anche apprezzata

in recenti discussioni, come sono note le sue qualità nautiche. Buon marinaio e buon comandante, gode tutta la simpatia degli equipaggi e la stima degli ufficiali. La fiducia nell'Ammiraglio è una delle più efficaci garanzie di vittoria: possa un trionfo sul nostro Adriatico accrescere in Italia la popolarità e la gloria di un illustre figlio della Casa sabauda....

La flotta austriaca e l'Adriatico.

Il 2 dicembre del 1913, parlando dinnanzi alla Commissione della Marina della delegazione ungherese, il Presidente del Consiglio ungherese, conte Tisza, diceva: « Noi rafforziamo la nostra flotta per poter essere in grado di rendere all'Italia preziosi servigi ». A quei tempi, anche fra noi qualcuno pensava ancora alla possibilità di un'azione comune delle due flotte, italiana ed austriaca, nel Mediterraneo, e qualche giornale arrivò ad asserire che la cosa era stata studiata e ponderata dalle nostre autorità navali. Oggi i tempi sono mutati: al momento di licenziare le bozze di questo libro giunge notizia che siluranti austriache hanno tentato dei *raids* contro la nostra costa orientale e che una silurante italiana è riuscita a fare assai più a Porto Buso...

La flotta austriaca non ha mai pensato ad una azione comune con la nostra flotta, ma dei possibili difetti di questa ha cercato

di trar profitto nella costruzione delle proprie unità. Lo sviluppo del naviglio combattente italiano è stato da essa seguito non per essere all'altezza dell'alleata, ma per poter affrontare la nemica. La politica navale austriaca sino al 1907 aveva avuto un obbiettivo assai semplice, il quale si riassumeva nella difesa delle proprie coste, che non presentava soverchie difficoltà, dato il loro sviluppo limitato (720 chilometri contro 6876 dell'Italia) e data anche la vantaggiosissima configurazione naturale di esse, ricche di seni e canali interni e di parecchie ottime basi di operazioni, e protette da una grande quantità di isole.

L'annessione della Bosnia Erzegovina, avvenuta nel 1908, diede inizio alla nuova politica navale austriaca, che da quel giorno non solo pensò alla possibilità di passare nell'Adriatico dalla difensiva all'offensiva, ma pensò anche all'altra possibilità di portare quest'offensiva nel Mediterraneo. Nel Mediterraneo la flotta austriaca poteva avere due scopi: combattervi l'influenza francese ed agirvi in nome della Triplice. Ma nell'uno e nell'altro caso, poichè l'Austria non è una Potenza mediterranea, la flotta austriaca si riduceva ad essere una divisione mediterranea di quella tedesca ed avrebbe ubbidito agli ordini dell'Ammiragliato di Berlino. L'appoggio dato dalla Germania all'Austria

al tempo della crisi bosniaca meritava bene un compenso. La Germania aveva dei sogni imperialisti e la flotta austriaca poteva per questi esserle utile: era giusto, dunque, nel santo principio del *do ut des,* che il patto fosse concluso.

I riorganizzatori della Marina da guerra austriaca sono stati l'ammiraglio Montecuccoli, capo della flotta, e il vice-ammiraglio Chiari, presidente della Lega navale, il quale, tuttavia, non può dire di aver ricavato risultati abbondantissimi dalla sua opera di propaganda. La Lega navale tedesca ha fatto in Germania assai di più. Ma le è stato anche più facile. La Germania aveva una flotta mercantile ed era necessario proteggerla. Ci voleva quindi una flotta da guerra. Gli austriaci non hanno mai compreso a fondo una necessità simile per la Duplice Monarchia: dov'è la grande flotta commerciale di questa? Parlare di flotta agli ungheresi ed agli slavi era come parlare al muro.

Il sorgere di nuove tendenze e di nuove aspirazioni è dimostrato eloquentemente dalla storia stessa della marina austriaca. Il suo successo di Lissa nel 1866, dopo la forzata inazione del 1859 davanti alla superiorità dei franco-sardi, non servì affatto ad inebbriarla e mentre noi, i vinti, svolgevamo un programma navale considerevole, la Monarchia austro-ungarica curava pochissimo lo svi-

luppo delle sue forze navali. Nel 1896 l'Italia votava per la marina un bilancio di 90 milioni; il bilancio austriaco era di appena 33. Nel 1903 quest'ultimo era salito a 50 milioni, ma il nostro toccava i 127. Nel 1911 noi votammo 195 milioni, ma l'Austria era a 130, cifra tanto più notevole in quanto il bilancio austriaco dell'anno precedente era stato di soli 71 milioni, mentre il nostro era stato di 186.

La costruzione delle navi era anch'essa ispirata a questi nuovi criteri. Nel 1907 lo stabilimento tecnico di Trieste impostava le prime due unità della classe *Radetzky* — — la *Radetzky* e l'*Erzherzog Franz Ferdinand* — alle quali nell'anno successivo faceva seguito la *Zrinyi*. Se si paragonano queste tre corazzate di squadra alle navi che noi avevamo in armamento a quell'epoca, si vede che i costruttori austriaci hanno cercato in tutti i modi di creare un tipo che fosse superiore per potenza di fuoco alle nostre contemporanee *Vittorio Emanuele, Regina Elena, Napoli* e *Roma*. Difatti, mentre queste sono armate ciascuna di 2 cannoni da 305 e 12 da 203, senza tener conto dei calibri minori, le navi austriache hanno un armamento di 4 cannoni da 305 e 8 da 240. Il loro spostamento è di 14 600 tonnellate, superiore di 1800 tonnellate a quello delle nostre. Il Cuniberti aveva ideato una divi-

sione volante omogenea e perfetta, il Popper glie ne oppone un'altra che poteva benissimo reggere il confronto. E che queste navi austriache fossero costruite per battersi contro navi italiane lo dimostra poi il fatto che l'Austria si preoccupò di seguire noi e non le altre nazioni nello sviluppo delle costruzioni navali. Nel 1907 la *Dreadnought* inglese navigava già da un anno: chi avesse voluto profittare degli insegnamenti dell'ultima grande battaglia navale — Zuscima — e dell'esèmpio della più grande marina del mondo avrebbe potuto ben farlo. Ma l'Austria teneva d'occhio solo noi. Impostò la sua prima *dreadnought,* la *Viribus Unitis,* nel 1910, dopo che noi avevamo da un anno impostata la *Dante Alighieri.* E mentre per la *Dante Alighieri* era stata da noi adottata una disposizione di artiglierie che consente in caccia o in ritirata il fuoco di 3 pezzi su 12, la *Viribus Unitis* e le altre tre navi della sua classe hanno una disposizione di artiglierie che permette di fare uso, nelle stesse condizioni, di 6 cannoni su 12. Esse hanno così il vantaggio di una bocca anche sulle nostre *Conte di Cavour.* Lasciamo stare le discussioni dei tecnici sulla razionalità o meno della sistemazione austriaca: la prova del fuoco dirà pregi e difetti. L'esame dice per ora l'intenzione.

★

La flotta austriaca, al comando dell'ammiraglio Haus, allo scoppio della guerra attuale era ordinata in tre divisioni, di cui la prima — quella delle *dreadnoughts* — al comando del contrammiraglio Loefler, la seconda (classe *Radetzky*) al comando del contrammiraglio Willevick e la terza (classe *Erzherzog Karl,* 10 600 tonnellate, tre navi allestite fra il 1905 e il 1907) al comando del contrammiraglio Barry.

Le *dreadnoughts* austriache sono 4: *Viribus Unitis*, *Tegetthoff*, *Prinz Eugen* e *Szent Istvan*. Esse sono armate ciascuna di 12 cannoni da 305, di 12 da 150 e di 18 da 70. Spostano 20 500 tonnellate. L'anno scorso, alle prove, la *Prinz Eugen* ha dato una velocità oraria di nodi 20.8, contro 20.1 della *Viribus Unitis*. Queste quattro navi dovrebbero essere già tutte pronte; nell'autunno scorso solo la *Szent Istvan* non era ancora entrata in isquadra, ma a Fiume si lavorava febbrilmente all'allestimento e le officine Skoda, di Pilsen, le celebri costruttrici dei mortai a motore da 305 mm., avevano intensificati gli sforzi intorno alle artiglierie. Questa nave — il cui completamento, comunque, era previsto per il gennaio 1915 — sembra sia riuscita la migliore delle quattro,

poichè il ritardo sulle precedenti col quale è stata costruita ha permesso di perfezionare tutte le sistemazioni. I suoi cannoni da 305, che hanno ciascuno una dotazione di 130 colpi, hanno un campo di tiro massimo.

La flotta austriaca conta una divisione di 4 esploratori rapidi ed omogenei — *Admiral Spaun, Saida, Novara* ed *Helgoland* — dotati di una velocità fra i 26 ed i 27 nodi. Il primo di essi venne completato nel 1910; gli altri sono entrati in servizio fra maggio e dicembre dell'anno scorso. L'Austria possiede inoltre 12 sommergibili. Allo scoppio delle ostilità non ne aveva che 8 e di 3 altri era in attesa dalla Germania. Sembra però che questi siano stati inviati a Pola per ferrovia, a pezzi, e montati ivi nell'arsenale di Stato. Il dodicesimo sommergibile, quello che silurò mesi addietro la *dreadnought* francese *Jean Bart* nell'Adriatico, senza riuscire ad affondarla, ma danneggiandola gravemente, si dice sia un sommergibile inviato anch'esso dalla Germania dai cantieri Germaniawerft, di Kiel, a cui l'aveva commissionato la marina norvegese.

In complesso, la flotta austriaca comprende 16 corazzate di squadra, 3 grandi incrociatori, 11 piccoli, 25 cacciatorpediniere, 51 torpediniere d'alto mare, 30 torpediniere, 12 sommergibili (?), 8 monitori e 6 vedette. Vi sono poi 2 navi per difesa locale (1 a Cattaro e

1 a Pola come guardaporto) 5 *yachts*, navi-appoggio ed ausiliarie, ecc. Il suo personale contava prima dello scoppio delle ostilità 20 754 uomini. Ma, secondo gli ultimi programmi, questo personale nell'anno in corso avrebbe dovuto essere portato a 27 000 uomini.

La costa austriaca dell'Adriatico, alle cui difficoltà naturali si è già accennato, offre varî tranquilli rifugi alla flotta della Monarchia danubiana e potenti basi navali. Lungo tutto la linea costiera sono disseminate stazioni per siluranti — dirigendosi da Pola verso il Canale d'Otranto — a Lussino, Zara, Sebenico, Spalato e Ragusa. Sebenico è stata scelta come stazione navale dopo gli ultimi avvenimenti balcanici ed è al comando di un contrammiraglio. Fiume, dove si trovano bacini per grandi e piccole navi, è altresì una base per apparecchi aerei. Due potentissime piazzeforti sono Cattaro e Pola, ambedue anche basi per aerei.

Per il suo arsenale e per la sua posizione eccezionalmente favorevole nell'Adriatico settentrionale, Pola è una base navale di prim'ordine. Gli austriaci vi hanno speso milioni e milioni per proteggerla e munirla di quanto può occorrere ad una grande flotta

moderna. Negli ultimi bilanci navali si stanziavano per Pola la ricostruzione dello scalo di impostamento, l'impianto di serbatoi di petrolio, di officine per macchinario e di una stazione centrale elettrica, il dragaggio dello specchio d'acqua fra l'isola di Sant'Andrea e quella di Santa Caterina, che si trovano entrambe nella rada, e l'impianto di una stazione d'aviazione nell'isola di Santa Caterina stessa. Posta quasi sulla punta meridionale della penisola istriana, Pola protegge Trieste e Fiume e il golfo del Quarnero e guarda Venezia e Ancona. Scogli ed isole ne difendono l'ingresso. È vero che oggi le grandi navi austriache vi manovrano con difficoltà, data la strettezza dello specchio d'acqua, ma è altresì vero che questo accresce la sicurezza del rifugio. La difesa con armi subacquee è inoltre facilitata dai bassi fondali d'acqua, i quali variano dai 10 ai 30 metri.

L'arsenale marittimo di Pola s'è sviluppato maggiormente nel periodo dal 1865 al 1881. La sua costruzione era stata deliberata nel 1848, ma Francesco Giuseppe potè assistere solo nel 1856 alla cerimonia della posa della prima pietra. Le due prime darsene, costruite nel 1870, non misuravano più di 126 metri di lunghezza per 25.20 di larghezza e 8.69 e 9.48 rispettivamente di fondo. In questi ultimi tempi è stato perciò neces-

sario ingrandirle. La ferrovia istriana, che rifornisce Pola per via di terra, venne completata nel 1876.

La rada di Pola è divisa in due dall'isola degli Ulivi che è stata congiunta artificialmente alla terraferma: il porto militare è a sud e quello commerciale a nord. Le caserme della marina e l'arsenale (con le sue officine di costruzione, lo stabilimento dei siluri Whitehead e il museo di marina, ecc.) occupano tutta la parte sud della città, che conta oggi 70 000 abitanti, mentre non ne contava che 16 243 nel 1869. Sull'isoletta Sant'Andrea Napoleone Bonaparte fece costruire un forte durante il periodo dell'occupazione francese, dal 1806 al 1813.

Nei dintorni di Pola le coste sono deserte. Rupi di un'altezza che raggiunge talvolta i 13 metri scendono a picco sul mare, profondo da 30 a 40 metri. Le cime sono fortificate e molti tecnici ritengono che i tentativi di sbarco siano quasi impossibili. Le fortezze più potenti sono sempre quelle che furono innanzitutto fortificate dalla natura.

Narra la leggenda che Pola sia stata fondata nel 1350 avanti Cristo dai Colchici che inseguivano Giasone e Medea per riconquistare il vello d'oro. Ivi i romani crearono ai tempi della gloria di Roma la Colonia della *Pietas Julia* per la loro flotta adria-

tica ed ivi veneziani e genovesi hanno lottato per secoli. La vittoria di Fasana, nel 1379, diede Pola ai marinai della Repubblica di San Giorgio, che la distrussero. Ma la città rinacque e vi si parla italiano. Essa è al di qua del golfo del Quarnero, che nella concezione dell'Altissimo Poeta chiude l'Italia e ne bagna i confini. Perchè non è nostra?...

RUOLI DEL NAVIGLIO DA GUERRA
E ALTRI DATI STATISTICI.

Avvertenza per la lettura delle tabelle.

SPIEGAZIONE DELLE ABBREVIAZIONI.

dr. = *dreadnought.*
pre-dr. = *pre-dreadnought.*
incr. cor. = *incrociatore corazzato.*
incr. pr. = *incrociatore protetto.*
incr. tor. = *incrociatore torpediniere.*
espl. = *esploratore.*

Le navi col segno * sono in costruzione; quelle col segno ** in allestimento. Il punteggiato indica la mancanza di dati precisi.

Le *dreadnoughts* e le *pre-dreadnoughts* sono le corazzate propriamente dette, o navi di linea, che formano il nucleo principale di una flotta. Le *dreadnoughts* uniscono alla massima potenza offensiva e difensiva una velocità considerevole. Sono le navi più formidabili esistenti.

Negli *incrociatori corazzati* la protezione della nave è sacrificata ad una maggiore velocità, necessaria per gli scopi per i quali la nave stessa è costruita: rapido spostamento, attacchi contro le coste e il commercio del nemico, scoperta del nemico. Se questo è in forze

superiori, la nave può salvarsi con la sua velocità notevole.

Gli *incrociatori protetti*, di proporzioni minori dei precedenti, sono classificati dal ponte di protezione, al quale si riduce tutta la difesa della nave, che protegge le parti vitali. I mezzi di offesa sono ugualmente scarsi. La missione di queste navi si può dire si riduca alla guerra contro il commercio del nemico.

Gli *incrociatori torpediniere* sono un tipo di nave destinato a sparire, essendo oggi benissimo sostituiti dai cacciatorpediniere.

Gli *esploratori* sono incrociatori protetti dotati di altissima velocità. Essi costituiscono l'occhio della squadra ed eventualmente tocca loro prendere contatto con i cacciatorpediniere nemici.

I *cacciatorpediniere* sono muniti di lancia-siluri per poter attaccare le grandi navi, ma hanno altresì il còmpito di proteggere le navi della squadra a cui appartengono dagli attacchi delle siluranti del nemico.

Le *torpediniere* hanno per arma di offesa il siluro e per tutta protezione la loro piccola mole, che le rende quasi invisibili nell'oscurità, in cui agiscono di preferenza. In generale attaccano per squadriglie. Nella marina italiana quasi tutte le torpediniere sono contrassegnate da un numero progressivo e da una o due lettere, di cui la prima è l'iniziale del nome della casa fabbricante e la seconda è l'iniziale del nome della località dove la torpediniera è stata costruita. Così

S. significa Schichau (casa costruttrice);
P. N. = Pattison, Napoli;
O. S. = Odero, Sestri;
A. S. = Arnaldo, Sestri;
T. = Thornycroft.

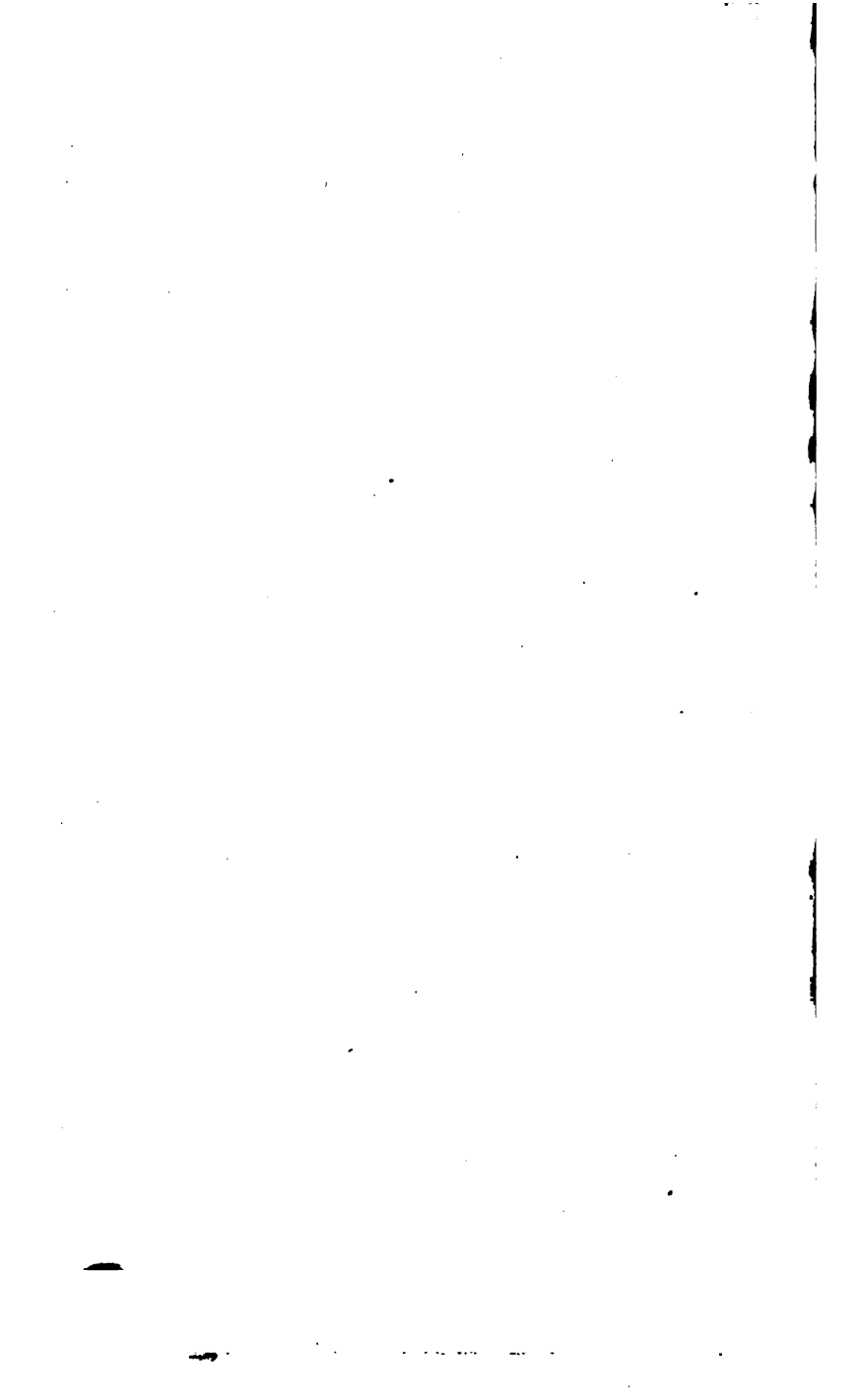
I *sommergibili* sostituiscono di giorno le torpediniere, profittando della loro invisibilità quando si trovano sott'acqua. Di un sommergibile immerso appare alla superficie il solo *periscopio*, che è un tubo dotato di un

sistema di lenti speciali col quale il sommergibile si dirige. Va fatta differenza fra *sommergibili* e *sottomarini*: il *sottomarino* è dotato di scarso raggio d'azione. Il *sommergibile* ha due motori, invece di uno solo come il sottomarino: con uno di essi, ad olio pesante, naviga alla superficie; col secondo, elettrico, sott'acqua. Gli accumulatori per i motori elettrici vengono ricaricati dallo stesso motore a olio pesante, quando il sommergibile naviga in emersione.

Il calibro delle *artiglierie* è espresso in millimetri. Si dicono artiglierie di *piccolo calibro* quelle al disotto dei 76 mm. (le mitragliatrici e i cannoni da 37, 47 e 57 mm.), di *medio calibro* quelle fra i 76 e i 203 mm. (76, 120, 149.1, 152, 190 e 203), *grandi artiglierie* quelle di calibro superiore (254, 305, 343, 381).

L'iniziale *M.*, nella colonna dell'armamento, sta per *mitragliatrici.*

In generale si sono trascurati nelle tabelle tutti i dettagli di carattere troppo tecnico o superflui per i lettori profani. La soppressione, del resto, è stata suggerita dall'indole stessa di questa pubblicazione, che non ha pretese tecniche o scientifiche, ma di volgarizzazione.

NAVI DA BATTAGLIA
E INCROCIATORI CORAZZATI.

Dreadnought *Leonardo da Vinci.*

Tonn. 22 500. — Classe *Leonardo da Vinci, Giulio Cesare* e *Conte di Cavour.*

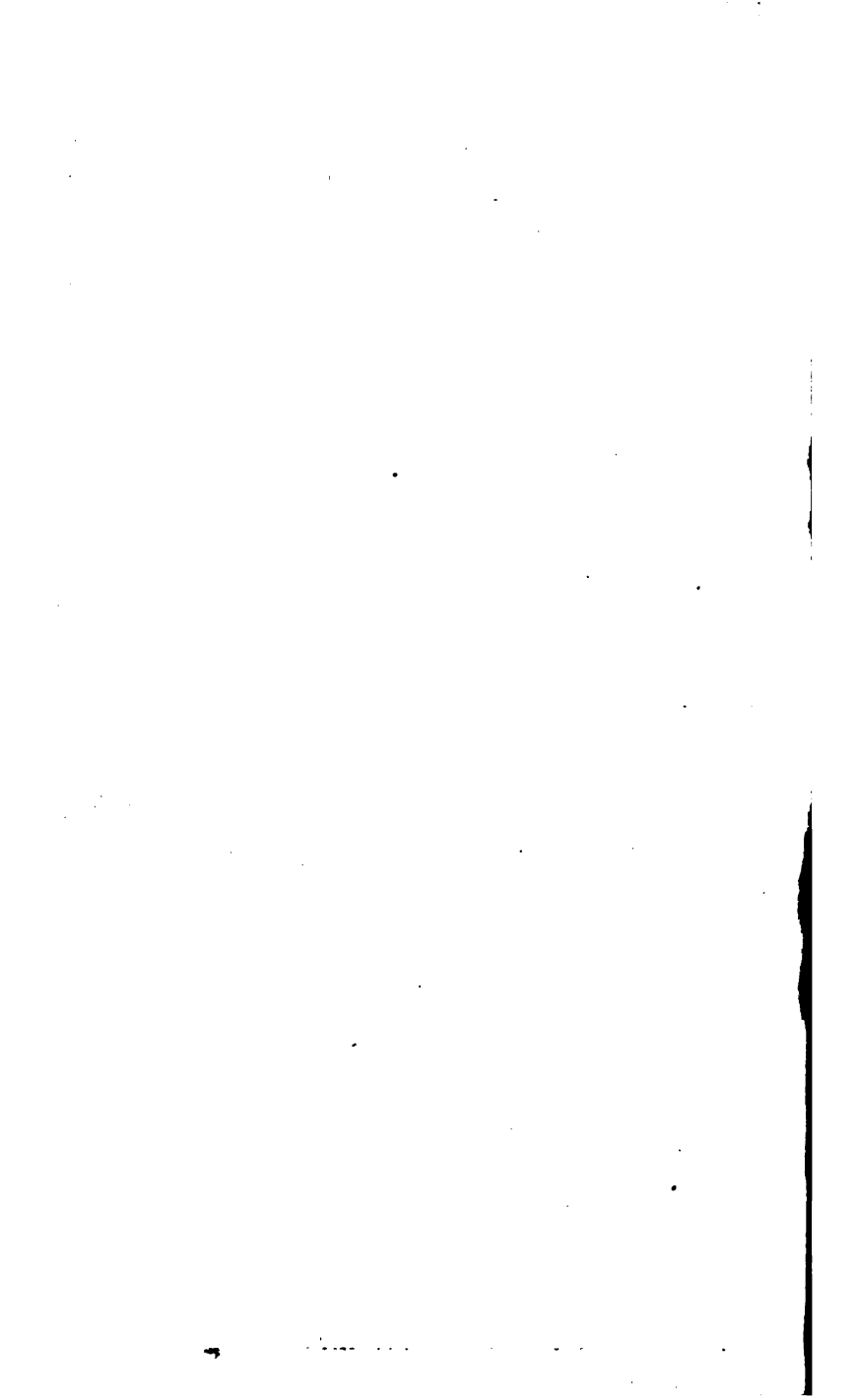
Dreadnought *Giulio Cesare*.

Dreadnought *Dante Alighieri.*
Tonn. 19 500.

Pre-dreadnought *Napoli.*

Pre-dreadnought *Regina Elena*.
Classe citata.

Pre-dreadnought *Regina Margherita.*

Pre-dreadnought *Benedetto Brin.*
Classe citata.

Dreadnought *Leonardo da Vinci*.

Tonn. 22 500. — Classe *Leonardo da Vinci*, *Giulio Cesare* e *Conte di Cavour*.

Pre-dreadnought *Sicilia*.

Tonn. 13.300. — Classe *Sicilia* e *Sardegna*.

Pre-dreadnought *Sardegna*.
Tonn. 13 860. — Classe citata.

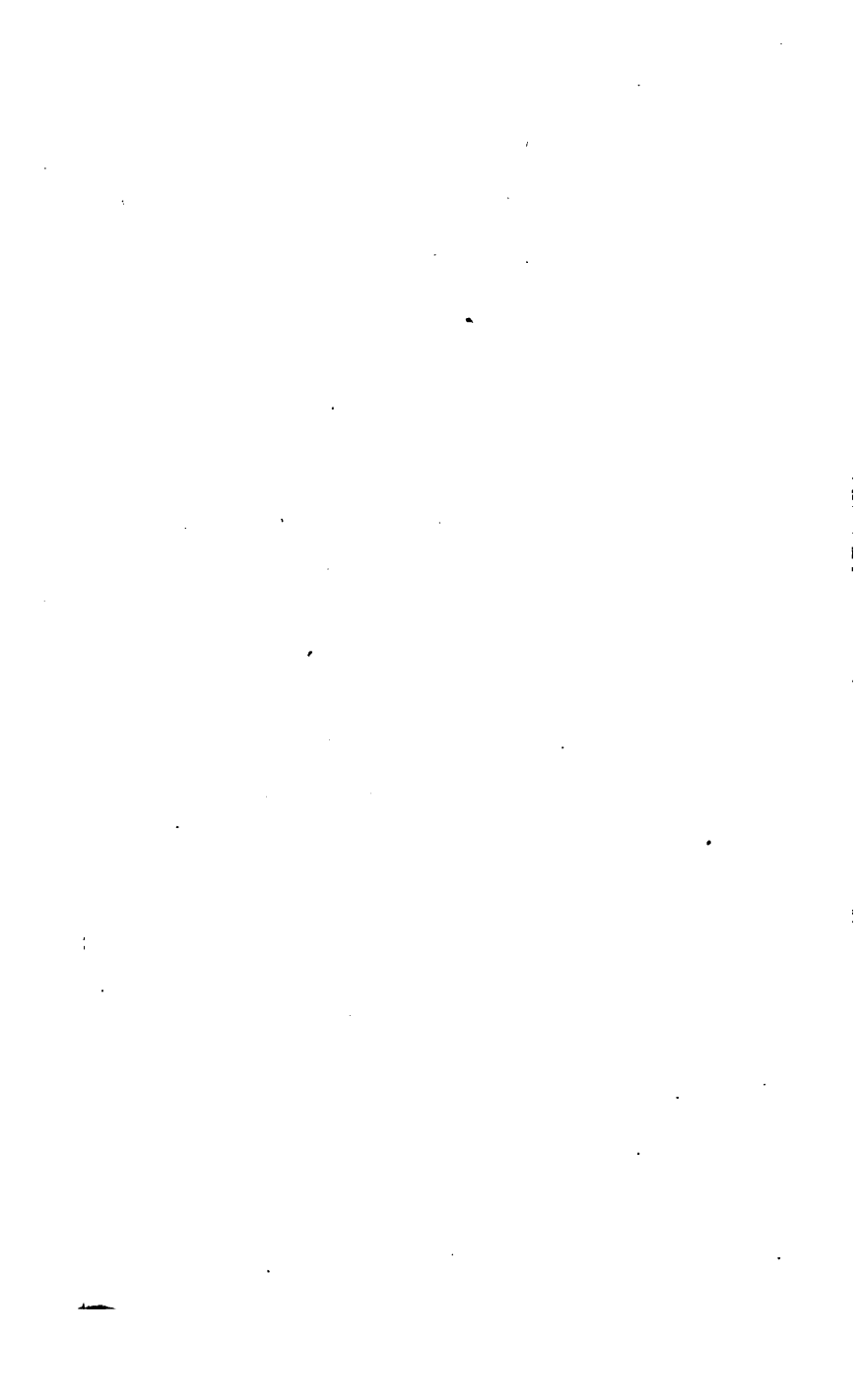
Pre-dreadnought *Napoli.*

Pre-dreadnought *Regina Elena*.
Classe citata.

Pre-dreadnought Regina Margherita.

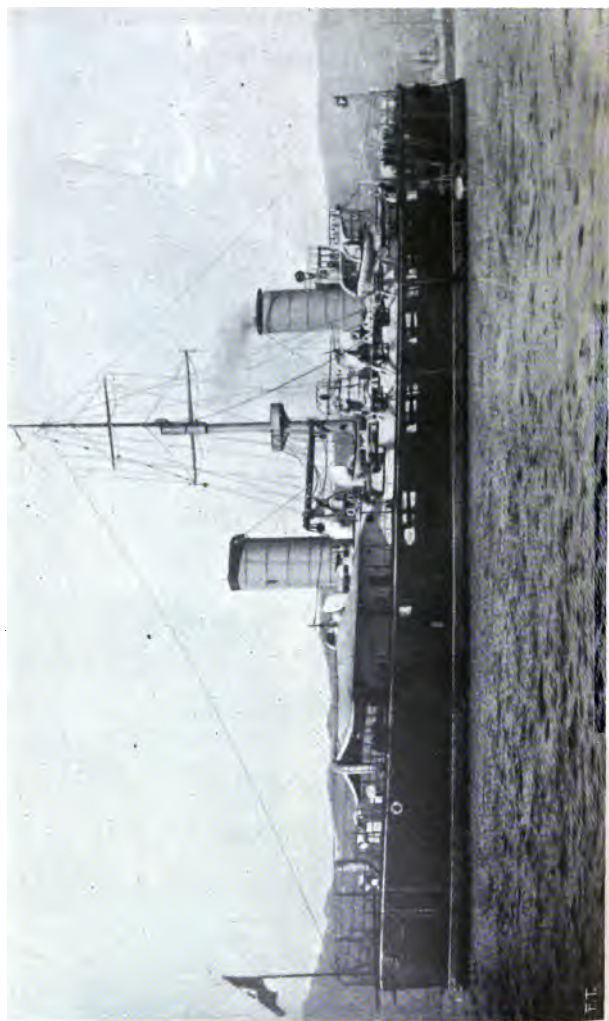
Pre-dreadnought *Benedetto Brin*.
Classe citata.

Pre-dreadnought *Ammiraglio di Saint-Bon.*

Pre-dreadnought *Emanuele Filiberto.*
Classe citata.

Pre-dreadnought *Sardegna*.
Tonn. 13 860. — Classe citata.

Incrociatore corazzato *San Giorgio.*

Incrociatore corazzato *Pisa*.

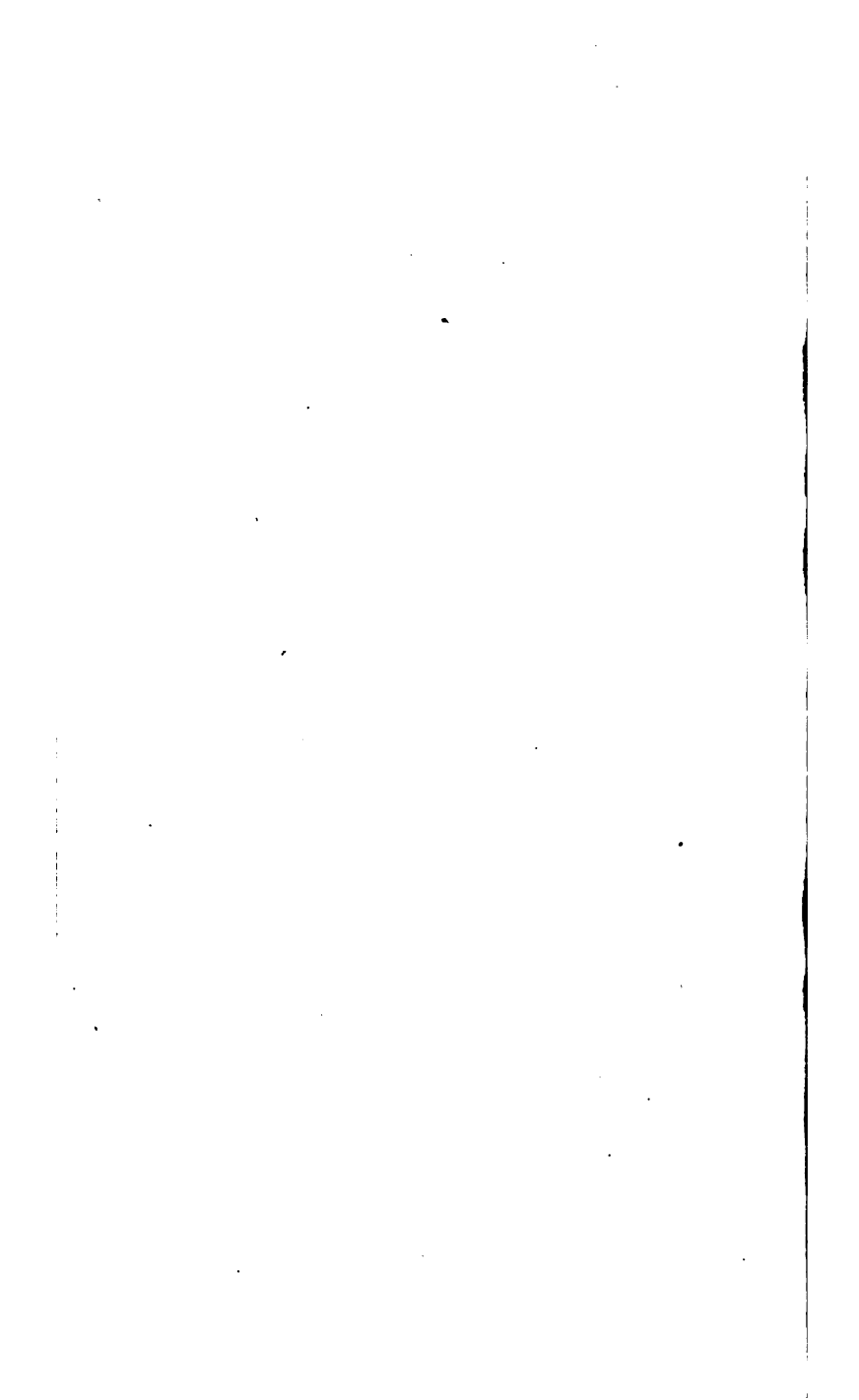
Tonn. 10 600. — Classe *Pisa* ed *Amalfi*.

Incrociatore corazzato *Giuseppe Garibaldi*.

Tonn. 7350 — Classe *Giuseppe Garibaldi, Francesco* [illegible]

Incrociatore corazzato *Varese*.
Classe citata.

Incrociatore corazzato *Vettor Pisani*.

Tonn. 6500. — Classe *Vettor Pisani* e *Carlo Alberto*.

NAVI DI CROCIERA.

Incrociatore protetto *Libia.*

Tonn. 3800. — Ex-*Drama,* costruito per la Turchia a Genova.

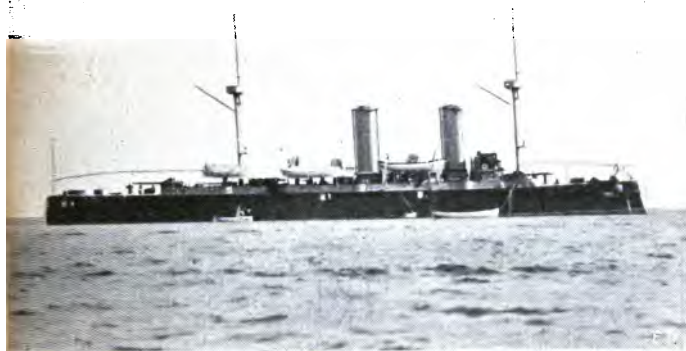
Incrociatore protetto *Agordat*.
Tonn. 1310.

Incrociatore protetto *Coatit*.
Tonn. 1310.

Incrociatore protetto *Puglia*.
Tonn. 2540.

Incrociatore protetto *Calabria*.
Tonn. 2490.

Incrociatore protetto *Elba*.
Tonn. 2750.

Incrociatore protetto *Liguria*.
Tonn. 2280.

Incrociatore protetto *Etruria*
Tonn. 2280.

Incrociatore protetto *Lombardia.*
Tonn. 2390.

Incrociatore protetto *Piemonte.*
Tonn. 2640.

Incrociatore torpediniere *Iride.*
Tonn. 946.

Cacciatorpediniere *Ostro*.

Cacciatorpediniere *Lampo*.

Tonn. 320, vel. 30 nodi. — Classe *Dardo, Euro, Lampo, Ostro* e *Strale*.

Torpediniera d'alto mare *Climene.*

Tonn. 208, vel. 26 nodi. — Classe *Climene, Calipso, Pegaso, Procione, Perseo* e *Pall*

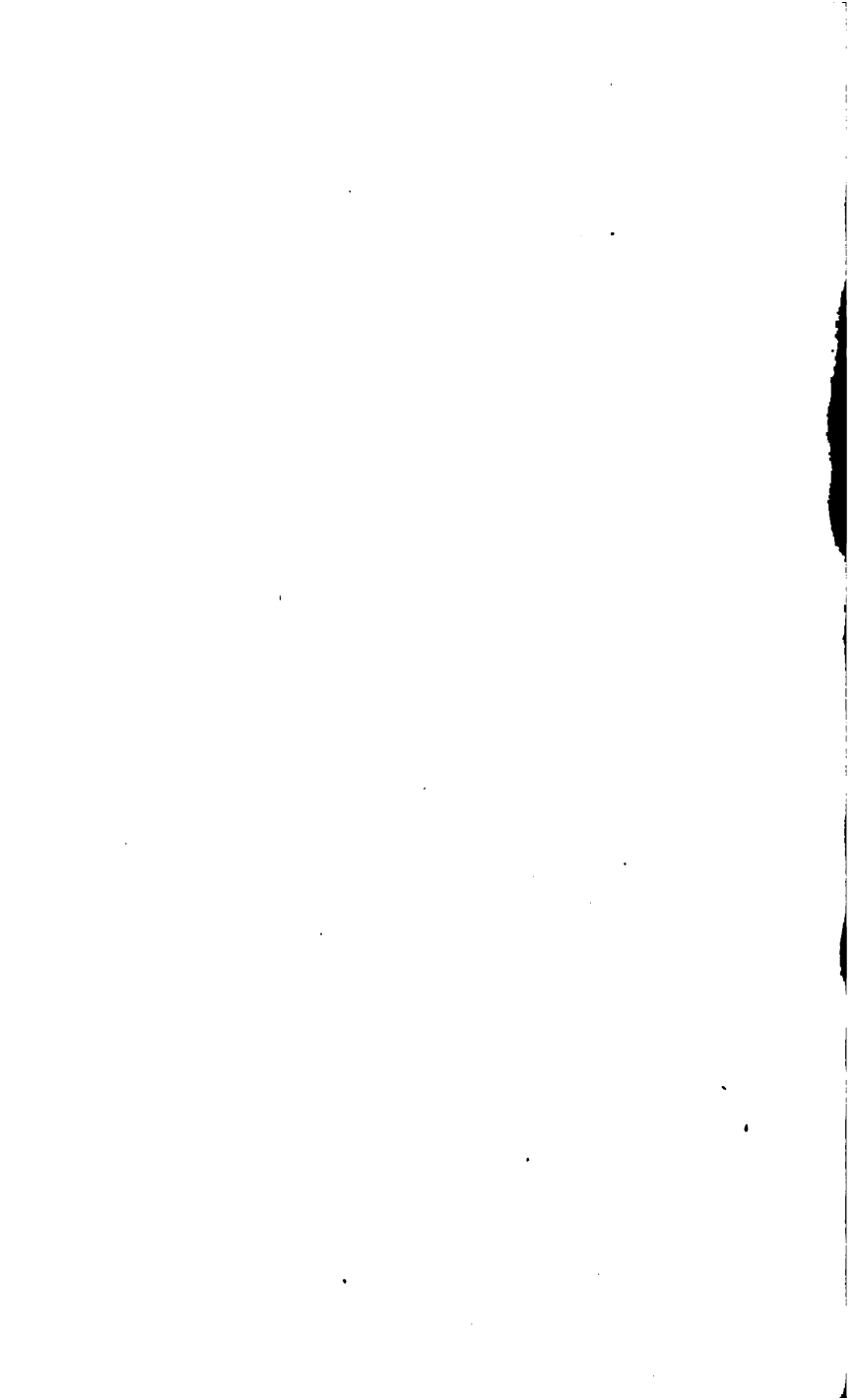
Torpediniera d'alto mare *Spica.*

Tonn. 210, vel. 26 nodi. — Classe *Spica, Saffo, Scorpione, Sagittario, Serpente* e *Si*

NAVI SPECIALI.

Nome	Attribuzione	Tonnellaggio	Vàro	Lunghezza	Larghezza	Velocità	Cannoni
Amerigo Vespucci	Accademia Navale . . .	2 700	1882	78	12.8	13	4-120, 4-57, 2-37 1 M.
Ammiraglio Magnaghi ⋆	Servizio idrografico . . .	1 800	....	83.5	11.4	14	4-76
Anteo	Salvataggio sommergibili .	....	1914	50.3	23.8	....	....
Antilope	Sambuco, Mar Rosso . .	60	1912	21	6.5	....	2-75, 1-37
Archimede	Yacht armato	900	....	69.8	8.1	....	....
Atlante	Rimorchiatore d'alto mare.	776	1892	50.8	8.2	13	2-37
Bengasi	Trasporto	3 560	....	84.1	11.3	15	4-47
Brondolo	Cannoniera lagunare. . .	106	1909	38	6.3	....	1-76
Bronte	Carboniera	9 490	1905	116	14	15	4-57
Camoscio	Sambuco, Mar Rosso . .	70	1907	19.5	5.5	....	2-75, 1-37
Capitano Verri	Yacht armato	705	....	51	7.5	....	3-47
Ciclope	Rimorchiatore d'alto mare.	840	1901	54	9	13	2-37
Città di Milano	Nave posa-cavi	2 123	1886	70	9.8	9	2-57, 2-37
Cunfida	Yacht armato	498	....	49 5	6.8	....	....
Daino	Sambuco, Mar Rosso . .	90	....	....	....	....	1-37
Ercole	Rimorchiatore d'alto mare.	853	1890	50.8	8.2	13	2-37
Eridano	Nave cisterna	1 170	1911	52.2	8.7	....	2-47
Eritrea	Trasporto	5 200	....	91.6	12.5	....	....
Ermanno Carlotto ⋆	Cannoniera fluviale . . .	....	....	....	....	....	....
Etna	Accademia Navale . . .	3 740	1885	86.4	13.2	17	4-152, 2-120, 2-76 [illegible]

Marghera	Cannoniera lagunare. . .	106	1909	38	6.3	....	[illegible], 1-76
Minerva	Posa-mine.	815	1892	70	8.2	19	2-76, 4-57
Miseno	Scuola mozzi	550	1886	42.3	7.6	9	2-57, 2-37
Misurata	Yacht armato	650	....	58.3	7.7	....	....
Nettuno ★	Trasporto nafta	10 310	....	127	15.5	....	....
Pagano	Cisterna	390	1877	38	6.6	9	2-37
Palinuro	Scuola mozzi	550	1887	42.3	7.6	9	2-57, 2-37
Partenope	Posa-mine.	835	1890	70	8.2	20	2-76, 4-57
Prometeo	Trasporto nafta	....	....	....	....	....	....
Sebastiano Caboto	Cannoniera fluviale . . .	810	1913	60	9.7	13	6-76
Staffetta	Servizio idrografico . . .	1 800	1876	77	9.4	15	1-75, 4-57
Sterope	Carboniera	9 490	1905	116	14	15	4-57
Tevere	Cisterna	960	1897	52.4	8	9	2-37
Titano	Rimorchiatore d'alto mare.	900	1913	56	9.4	13	2-37
Tobruk	Yacht armato	650	....	56.4	7.6	....	....
Trinacria	Yacht reale	9 200	1883	135	15.6	17	4-57, 2-37
Tripoli	Posa-mine.	835	1890	70	8.2	20	2-76, 4-57
Verbano	Trasporto	935	1887	71.6	10.8	....	4-57
Verde	Cisterna	390	1877	38	6.6	7	2-37
Volta	Trasporto	2 520	1885	82.3	9.6	9	5-57
Volturno	Stazionario	1 174	1887	54	10	12	4-120, 1-75, 4-57 2-37, 1 M.
Vulcano	Nave officina.	2 850	1884	84	12.7	14	4-57

Altre navi destinate a servizî speciali sono riportate nelle tabelle precedenti (vedere nota in calce). Il *Bengasi* è l'ex *Derna* turco, rimesso a galla nel 1911 nel porto di Tripoli, dove era stato affondato dai turchi; il *Capitano Verri* è l'ex *Thetis*, catturato a Prevesa il 29 settembre 1911; il *Cunfida* è l'ex *Schipka*, catturato a Cunfida l'11 gennaio 1912 dal *Piemonte;* il *Vulcano* è l'ex-yacht reale *Savoia*, adattato nel 1903. Alle suddette navi speciali vanno aggiunte le sussidiarie minori e quelle d'uso locale e per servizio dipartimentale, e cioè 9 bette, 29 cisterne minori e 58 rimorchiatori.

Torpediniera di prima classe *Condore*.
Tonn. 136, vel. 23 nodi.

Torpediniera di prima classe *Avvoltoio*.
Tonn. 139, vel. 23 nodi. — Classe *Avvoltoio, Aquila, Nibbio* e *Sparviero*.

Sommergibile *Argo*.

Squadriglia di Sommergibili.

Regia Nave *Etna*. — Accademia Navale.

Regia Nave *Staffetta*. — Servizio idrografico.

Tripoli, **Nave posa mine.**

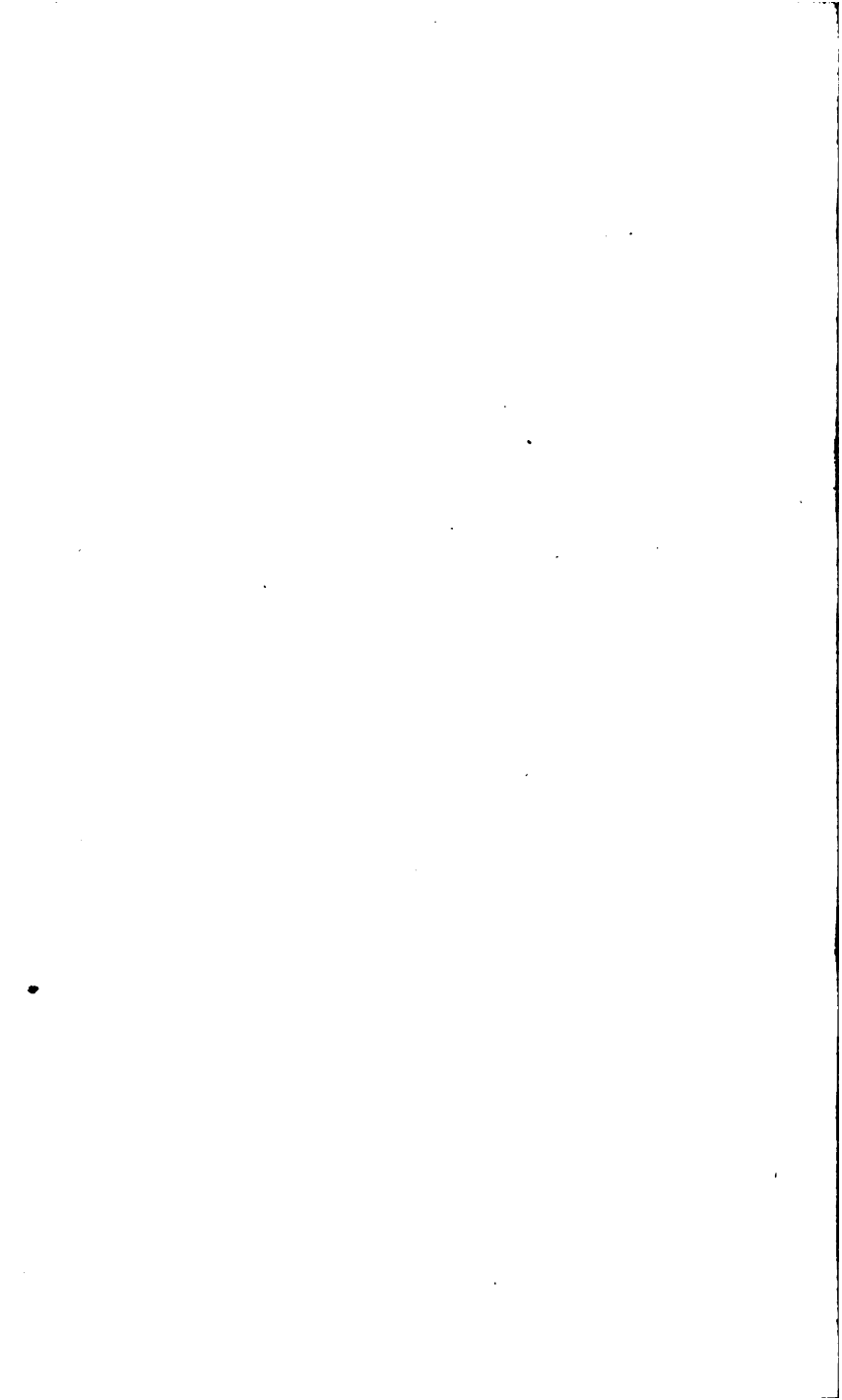
Partenope, **Nave posa mine.**

CACCIATORPEDINIERE.

9d

Nome	Tonnellaggio	Varo	Lunghezza	Larghezza	Velocità	Armamento		Equipaggio
						Cannoni	Lancia siluri	
Augusto Riboty★	1.540	....	....	....	35	. . . . .	....	....
Carlo Alberto Racchia★	1.540	....	....	....	35	. . . . .	....	....
Carlo Mirabello★	1.540	....	....	....	35	. . . . .	....	....
Alessandro Poerio★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Antonio Mosto★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Cesare Rossarol★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Francesco Nullo★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Giacinto Carini★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Giuseppe Abba★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Giuseppe Missori★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Giuseppe Sirtori★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Guglielmo Pepe★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Ippolito Nievo★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Pilade Bronzetti★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Rosolino Pilo★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Simone Schiaffino★	700	....	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Animoso	680	1913	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Ardente	680	1913	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	....
Ardito	680	1913	73	7.3	30	1-120, 4-76	2	

Artigliere.	370	1908	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Ascaro.	416	1912	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Bersagliere	370	1908	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Carabiniere.	416	1910	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Corazziere	388	1910	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Fuciliere	416	1910	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Garibaldino	388	1910	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Granatiere	370	1908	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Lanciere	370	1908	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Pontiere	416	1910	64.5	6.1	29	4-76	3	56
Aquilone	330	1903	63.4	5.9	30	5-57	4	55
Borea	330	1903	63.4	5.9	30	5-57	4	55
Dardo	320	1901	60	6.5	30	1-76, 5-57	2	58
Espero.	330	1904	63.4	5.9	30	5-57	4	55
Euro	320	1901	60	6.5	30	1-76, 5-57	2	58
Lampo.	320	1901	60	6.5	30	1-76, 5-57	2	58
Nembo.	330	1903	63.4	5.9	30	5-57	4	55
Ostro	320	1901	60	6.5	30	6-57	2	58
Strale	320	1901	60	6.5	30	6-57	2	58
Turbine[1].	330	1903	63.4	5.9	30	4-76	4	55
Zeffiro.	330	1904	63.4	5.9	30	5-57	4	55
Fulmine	298	1898	61	6.4	28	5-57	2	47

[1] Affondato eroicamente il 24 aprile nell'Adriatico.

Nome	Tonnellaggio	Varo	Lunghezza	Larghezza	Velocità	Armamento		Equipaggio
						Cannoni	Lancia siluri	
Airone . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	38
Albatros . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	38
Alcione . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	38
Ardea . . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	38
Arpia . . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	38
Astore. . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	38
Olimpia . .	205	1905	51	6	26	3-47	3	38
Orfeo . . .	205	1905	51	6	26	3-47	3	38
Orione . .	205	1905	51	6	26	3-47	3	38
Orsa . . .	205	1905	51	6	26	3-47	3	38
Calipso . .	208	1908	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Calliope . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Canopo . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Cassiopea .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Centauro. .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Cigno . . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Climene . .	208	1908	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Clio. . . .	217	1906	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Pallade . .	208	1908	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Pegaso . .	208	1908	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Perseo. . .	208	1908	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Procione. .	208	1908	50.1	5.3	26	3-47	3	35
Saffo . . .	210	1906	50	6	26	3-47	3	38
Sagittario .	210	1906	50	6	26	3-47	3	38
Scorpione .	210	1906	50	6	26	3-47	3	38
Serpente. .	210	1906	50	6	26	3-47	3	38
Sirio . . .	210	1906	50	6	26	3-47	3	38
Spica . . .	210	1906	50	6	26	3-47	3	38

Nome o numero	Tonnellaggio	Varo	Lunghezza	Larghezza	Velocità	Armamento Cannoni	Armamento Lancia siluri	Equipaggio
Avvoltoio. .	139	1888	46.5	5.1	23	2-37	3	29
Condore . .	136	1900	47	5.6	23	2-47	2	31
Gabbiano .	162	1906	48.5	5.4	22.5	2-47	3	29
Pellicano. .	151	1900	47.6	5.7	25	2-37	2	29
Sparviero .	139	1888	46.5	5.1	23	2-37	3	29

TORPEDINIERE COSTIERE E DI SECONDA E TERZA CLASSE.

Nome o numero	Tonnellaggio	Varo	Lunghezza	Larghezza	Velocità	Cannoni	Lancia siluri	Equipaggio
39 R. M. . .	120	. . . .	42.5	4.2	33	1-57	2	. .
33 a 38 P. N.	120	1914	42.5	4.2	33	1-57	2	. .
25 a 32 A. S.	120	1913	42.5	4.2	33	1-57	2	. .
13 a 24 O. S.	120	1912	42.5	4.2	33	1-57	2	. .
1 a 12 P. N.	120	1912	42.5	4.2	33	1-57	2	. .
68 S. . . .	79	1887	39	4.8	20	2-37	2	13
82 S. . . .	79	1887	39	4.8	20	2-37	2	13
88 S. . . .	79	1887	39	4.8	20	2-37	2	13
98 S. . . .	79	1888	39	4.8	20	2-37	2	13
101-102 S. .	79	1889	39	4.8	20	2-37	3	13
104-105 S. .	79	1890	39	4.8	20	2-37	3	13
113 a 115 S.	79	1891	39	4.8	20	2-37	3	13
130 S. . . .	79	1892	39	4.8	20	2-37	3	13
133-134 S. .	79	1893	39	4.8	20	2-37	3	13
146 S. . . .	79	1894	39	4.8	20	2-37	3	13
29 T. . . .	40	1887	31	3.6	18	1 M.	1	10
43 T. . . .	40	1887	31	3.6	18	1 M.	1	10
56 T. . . .	40	1887	31	3.6	18	1 M.	1	10

Nome	Tonnellaggio in immersione	Varo	Lunghezza	Larghezza	Velocità Emerso	Velocità Immerso	Lancia siluri	Equipaggio
N. 43	....	1914	....	....	....	....	....	....
Alberto Guglielmotti ⋆	1 070	....	....	6.5	18	....	5	....
Angelo Emo ⋆	....	....	....	....	....	....	....	....
Argo	1 070	....	....	6.5	18	....	5	....
Atropo	300	1912	45.2	4.5	13	9	2	....
Delfino	320	1912	44.5	4.4	12	8	6	....
Fisalia	107	1896	24	2.9	9	6	1	12
Foca	300	1913	45.2	4.5	13	9	2	....
Galileo Ferraris	230	1908	42.5	4.3	13	7	2	15
Galvani ⋆	400	1913	42.4	4.2	15	9	6	17
Giacinto Pullino	....	....	....	....	....	....	....	....
Glauco	400	1913	42.4	4.2	15	9	6	15
Guglielmo Pacinotti ⋆	175	1905	36	4.3	13.5	7	2	15
Jalea	300	1913	45.2	4.5	13	9	6	....
Jantina	300	1913	45.2	4.5	13	9	6	....
Lazzaro Mocenigo ⋆	....	....	....	....	....	....	....	....
Lorenzo Marcello ⋆	....	....	....	....	....	....	....	....
Medusa	300	1913	45.2	4.5	13	9	2	....
Narvalo	175	1907	36	4.3	13.5	7	2	15
Nautilus	300	1913	41	4.3	14	9	6	....
Nereide	300	1913	41	4.3	14	9	6	....
Otaria	175	1908	36	4.3	13.5	7	2	15
Pietro Micca ⋆	....	....	....	....	....	....	....	....
Salpa	300	1913	45.2	4.5	13	9	2	....
Squalo	175	1906	36	4.3	13.5	7	2	15
Torricelli ⋆	....	....	....	....	....	....	....	....
Tricheco	175	1908	36	4.3	13.5	7	2	15
Velella	300	1913	45.2	4.5	13	9	2	....
Zoea	300	1913	45.2	4.5	13	9	2	....

Il *Delfino* è l'unico sottomarino; costruito a Spezia nel 1896, su piani di Giacinto Pullino, vi è stato rimodernato nel 1903.

Il sommergibile *N. 43,* già costruito per conto della Russia, è quello notissimo per un episodio avvenuto durante i primi mesi della guerra.

Compagnia di navigazione proprietaria	Nome del piroscafo	Anno del varo	Stazza lorda	Velocità oraria in nodi
Ferrovie dello Stato	Città di Catania . .	1910	3397	20 a 22
	Città di Palermo. .	1910	3415	20 a 22
	Città di Messina . .	1910	3495	20 a 22
	Città di Siracusa. .	1910	3497	20 a 22
	Città di Cagliari. .	1910	2167	15 a 17
	Città di Sassari . .	1910	2161	15 a 17
	Caprera	1910	1875	15 a 17
Navigazione Generale Italiana	America	1909	8996	16
	Duca di Genova . .	1908	7798	17
	Duca d'Aosta . . .	1909	7765	17
	Duca degli Abruzzi .	1908	7793	17
	Principe Umberto. .	1909	7833	17
	Regina Elena . . .	1908	7856	17
	Re Vittorio	1908	7847	17
	Verona.	1908	8240	17
Lloyd Sabaudo	*Princ. di Piemonte*.	1907	6278	. . . .
	Principe di Udine .	1907	7785	17
	Tommaso di Savoia.	1907	7699	17
	Regina d'Italia . .	1907	6152	. . . .
	Re d'Italia	1907	6149	. . . .
La Veloce	*Europa*.	1907	7870	15
	Stampalia.	1909	9000	16
Lloyd Italiano	Principessa Mafalda.	1909	9210	18
	Taormina	1908	8282	. . . .
Italia	Ancona.	. . . .	8188	. . . .

I piroscafi in carattere corsivo sono onerarî; tutti gli altri sono da crociera.

LE MAGGIORI NAVI ITALIANE COSTRUITE DOPO IL 1870.

Anno	Forza organica
1861.	15 000 uomini
1866.	17 000 »
1870.	11 000 »
1880.	50 000 »
1890.	20 000 »
1900.	23 000 »
1910.	28 500 »
1914.	39 000 »

IL VALORE DELLA NOSTRA FLOTTA
DAL 1861 AL 1.° LUGLIO 1914.

Anno	Navi	Valore approssimativo
1861.	97	85 071 865
1870.	74	149 859 000
1880.	73	206 986 000
1890.	273	495 629 000
1900.	324	573 589 700
1911.	342	948 075 000
1914.	337	932 695 825

Esercizi	Spese ordinarie	Spese straordinarie	Totale
61	32 500 000	18 350 000	50 850 000
70	25 072 900	—	25 072 900
80	41 788 011	3 340 406	45 128 417
89-1890	108 700 000	14 653 000	123 353 000
99-1900	119 523 000	1 375 000	120 898 000
00-1910	139 445 100	18 707 700	158 152 800
14-1915	255 532 179	21 320 610	276 852 789
ese totali in 54 anni:	722 561 190	77 746 716	800 307 906

IL BILANCIO NAVALE 1914-15 DELLE 8 GRANDI POTENZE NAVALI.

Gran Bretagna	1 213 414 979 66
Stati Uniti	764 957 000 08
Russia	700 341 594 68
Francia.	640 907 915 70
Germania	598 734 601 78
Italia.	276 852 789 32
Giappone	252 803 237 18
Austria	186 834 703 12
Totale . . .	4 634 846 821 52

PERSONALE DELLE 8 GRANDI POTENZE NAVALI ALLO SCOPPIO DELLA GUERRA EUROPEA.

Gran Bretagna	145 553	uomini
Germania	73 395	»
Francia.	63 859	»
Stati Uniti	63 415	»
Russia	50 420	»
Giappone	49 435	»
Italia.	37 101	»
Austria	20 574	»

I Ministri della Marina dalla proclamazione del Regno d'Italia.

Benso di Cavour conte Camillo, dal 17 marzo al 4 giugno 1861.

Menabrea conte Luigi Federico, dal 12 giugno 1861 al 3 marzo 1862.

Pellion di Persano conte Carlo, vice ammiraglio, dal 3 marzo all'8 dicembre 1862.

Ricci marchese Giovanni, dall'8 dicembre 1862 al 22 gennaio 1863.

Menabrea conte Luigi, incaricato della reggenza del Ministero della Marina dal 22 al 25 gennaio del 1863.

Di Negro marchese Orazio, vice ammiraglio, dal 25 gennaio al 22 aprile 1863.

Cugia cav. Efisio, dal 22 aprile 1863 al 24 settembre 1864.

Ferrero della Marmora cav. Alfonso, incaricato interinalmente del portafoglio della Marina dal 24 settembre al 21 dicembre 1864.

Angioletti Diego, dal 21 dicembre 1864 al 20 giugno 1866.

Depretis Agostino, dal 20 giugno 1866 al 17 febbraio 1867.

Biancheri Giuseppe, dal 17 febbraio al 10 aprile 1867.

Pescetto Federico, dal 10 aprile al 27 ottobre 1867.

I MINISTRI DELLA MARINA.

Conte Camillo Benso di Cavour.
Primo Ministro della Marina Italiana dal 17 marzo al 4 giugno 1861.

I MINISTRI DELLA MARINA.

Vice Ammiraglio on. Pacoret di Saint-Bon.
Ministro della Marina dall'11 luglio 1873 al 25 marzo 1876; dal 15 febbraio 1891 al 26 novembre 1892.

I MINISTRI DELLA MARINA.

On. Benedetto Brin, Ispettore Generale del Genio Navale.
Ministro della Marina dal 25 marzo 1876 al 23 marzo 1878; dal 24 ottobre al 19 dicembre 1878; dal 30 marzo 1884 al 9 febbraio 1891; dal 27 novembre all'8 dicembre 1892; dal 10 marzo 1896 al 24 maggio 1898.

I MINISTRI DELLA MARINA.

Vice Ammiraglio sen. Carlo Mirabello.

Ministro della Marina dall' 11 dicembre **1903 al 12 dicembre 1909.**

I MINISTRI DELLA MARINA.

Vice Ammiraglio on. Giovanni Bettolo.

Ministro della Marina dal 14 maggio 1898 al 24 giugno 1900; dal 22 aprile al 21 giugno 1903; dal 12 dicembre 1909 al 1.° aprile 1910.

I MINISTRI DELLA MARINA.

Contr'Ammiraglio Enrico Millo.
Ministro della Marina dal 29 luglio 1913 al 13 agosto 1914.

I MINISTRI DELLA MARINA.

Vice Ammiraglio Felice Napoleone Canevaro.
Ministro della Marina dal 1.° al 29 giugno 1898.

I MINISTRI DELLA MARINA.

Vice Ammiraglio Leone Viale.
Attuale Ministro della Marina dal 13 agosto **1914.**

Menabrea conte Luigi, incaricato della reggenza del Ministero della Marina dal 27 ottobre al 10 novembre 1867.

Provana del Sabbione conte Pompeo, vice ammiraglio, dal 10 novembre 1867 al 6 gennaio 1868.

Riboty Augusto, contrammiraglio, dal 6 gennaio 1868 al 14 dicembre 1869.

Castagnola avv. Stefano, incaricato interinalmente del portafoglio della Marina dal 14 dicembre 1869 al 15 gennaio 1870.

Acton Guglielmo, contrammiraglio, dal 15 gennaio 1870 al 31 agosto 1871.

Riboty Augusto, dal 31 agosto 1871 all'11 luglio 1873.

Pacoret di Saint-Bon Simone, contrammiraglio, dall'11 luglio 1873 al 25 marzo 1876.

Brin Benedetto, ispettore del Genio Navale, dal 25 marzo 1876 al 23 marzo 1878.

Di Brocchetti Enrico, vice ammiraglio, dal 24 marzo al 24 ottobre 1878.

Brin Benedetto, dal 24 ottobre al 19 dicembre 1878.

Ferracciù avv. Nicolò, dal 19 dicembre 1878 al 14 luglio 1879.

Bonelli Cesare, incaricato di reggere interinalmente il Ministero della Marina dal 14 luglio al 25 novembre 1879.

Acton Ferdinando, contrammiraglio, dal 25 novembre 1879 al 17 novembre 1883.

Del Santo Andrea, vice ammiraglio, dal 17 novembre 1883 al 30 marzo 1884.

Brin Benedetto, dal 30 marzo 1884 al 9 febbraio 1891.

Starabba di Rudinì marchese Antonio, incaricato di reggere interinalmente il Ministero della Marina, dal 9 al 15 febbraio 1891.

Pacoret di Saint-Bon Simone, dal 15 febbraio 1891 al 26 novembre 1892. (Morto in carica.)

Brin Benedetto, dal 27 novembre all'8 dicembre 1892.

Racchia Carlo Alberto, vice ammiraglio, dall'8 dicembre 1892 al 15 dicembre 1893.

Morin Costantino Enrico, vice ammiraglio, dal 15 dicembre 1893 al 10 marzo 1896.

Brin Benedetto, dal 10 marzo 1896 al 24 maggio 1898. (Morto in carica.)

Asinari di San Marzano Alessandro, incaricato di reggere interinalmente il Ministero della Marina dal 24 maggio al 1.° giugno 1898.

Canevaro Felice Napoleone, vice ammiraglio, dal 1.° al 29 giugno 1898.

Palumbo Giuseppe, vice ammiraglio, dal 29 giugno 1898 al 14 maggio 1899.

Bettòlo Giovanni, contrammiraglio, dal 14 maggio 1898 al 24 giugno 1900.

Morin Costantino Enrico, dal 24 giugno 1900 al 22 aprile 1903.

Bettòlo Giovanni, dal 22 aprile al 21 giugno 1903.

Morin Costantino Enrico, incaricato di reggere interinalmente il Ministero della Marina dal 21 giugno al 3 novembre 1903.

Giolitti Giovanni, incaricato di reggere interinalmente il Ministero della Marina dal 3 novembre all'11 dicembre 1903.

Mirabello Carlo, vice ammiraglio, dall'11 dicembre 1903 al 12 dicembre 1909.

Bettòlo Giovanni, dal 12 dicembre 1909 al 1.° aprile 1910.

Leonardi Cattolica Pasquale, contrammiraglio, dal 1.° aprile 1910 al 29 luglio 1913.

Millo Enrico, contrammiraglio, dal 29 luglio 1913 al 13 agosto 1914.

Viale Leone, vice ammiraglio, dal 13 agosto 1914.

Gradi e distintivi del personale della nostra Marina da guerra.

Gli ufficiali dei varî corpi della nostra marina si distinguono dal colore dei distintivi e dai trofei sul berretto. Gli ufficiali di vascello — o dello Stato Maggiore — non hanno un distintivo di colore, ma il gallone superiore della manica porta un *occhio*. Sulle contro-spalline gli ufficiali portano inoltre tante stelle dorate quanti sono i galloni equivalenti al loro grado. Gli ufficiali superiori hanno la contro-spallina orlata di un cordoncino d'oro, che sostituisce il grosso gallone della manica, e portano un numero di stelle equivalente a quello dei galloni piccoli. Al berretto gli ufficiali di vascello portano un'ancora come trofeo.

Gli ingegneri hanno un distintivo color granata e un elmo come trofeo, sul berretto; i macchinisti un distintivo nero e un'elica sul berretto; i medici un distintivo bleu e una croce sul berretto; i commissarî un distintivo cremisi e una stella sul berretto.

Gli ufficiali di vascello, che formano il corpo direttivo e combattente, escono dopo tre anni di studio dall'Accademia navale di Livorno col grado di guardiamarina. Per conseguire l'attitudine al grado superiore, essi seguono un corso complementare di un anno. Da tenente di vascello, con varî anni di grado, si ottiene un 1.° comando, generalmente una torpediniera. Il capitano di corvetta comanda un cacciatorpediniere; il capitano di fregata un incrociatore protetto; il capi-

tano di vascello un incrociatore corazzato o una corazzata. Il contrammiraglio comanda una divisione; il vice ammiraglio una squadra di due o più divisioni; l'ammiraglio le forze navali riunite.

A voler fare un paragone fra i gradi della marina e quelli dell'esercito si ha:

Guardiamarina	= Sottotenente.
Sottotenente di vascello	= Tenente.
Tenente di vascello	= Capitano.
1.° Tenente di vascello	= Capitano con 12 anni di grado.
Capitano di corvetta	= Maggiore.
Capitano di fregata	= Tenente colonnello.
Contrammiraglio	= Maggior generale.
Vice ammiraglio	= Tenente generale.
Ammiraglio	= Generale.

Un altro corpo di ufficiali è fornito dai sottufficiali con buono stato di servizio del Corpo Reale Equipaggi. Il loro grado più alto è di capitano. Sono addetti alle difese costiere, alle caserme, ecc. a terra e portano sulla manica, invece del gallone degli ufficiali di vascello, il distintivo della loro categoria, ripetuto sul berretto al posto del trofeo.

I sottufficiali hanno i galloni sul braccio, anzichè all'estremità della manica, e sui galloni il distintivo della loro categoria, tranne i marescialli, che differiscono nell'uniforme dagli ufficiali di vascello solo perchè hanno un galloncino d'oro e fili azzurri nella parte inferiore della manica, galloncino che per gli ufficiali è tutto in oro. I sottufficiali specialisti si dividono in cannonieri, timonieri, fuochisti, siluristi, elettricisti, ecc. Il distintivo delle varie categorie è in oro. Anche i marinai specialisti portano un distintivo della categoria a cui appartengono, ma in lana rossa.

25 maggio 1915.

INDICE.

INDICE DELLE INCISIONI.